

EMIROAD –

hvordan få mest mulig nytte av kunnskapen?

- Det er gledelig at lastebiler og busser med Euro VI vurderes som veldig bra!
- Lette dieselbiler med Euro 6 har forhøyet NO_x-utslipp under visse forhold
 - Også målt høyt NO_x-utslipp på et par bensinbiler, Euro 6
- No_x-innhold i lufta har riktig nok også andre kilder
 - båter, oppvarming av bygninger, industri, ...
- ... men ingen bestrider nå at det må skje ytterligere forbedringer i testmetoder for lette biler
...og det skjer;
- WLTP og RDE kommer suksessivt fra 1. september i år
 - Lette bensin- og dieselbiler
 - NEDC fra 1997 fases ut, etter 20 år «i tjeneste»
 - Dvs. «på overtid»

EMIROAD –

hvordan få mest mulig nytte av kunnskapen?

- Det er høyst sannsynlig ikke noe i veien med kravnivåene i Euro 6
- Testmetoden NEDC derimot, er i dag for «snill»; var kanskje god nok ca. til og med Euro 4 (No_x Diesel: 250 mg/km, mot Euro 6: 80 mg/km)
- WLTP burde antagelig ha vært innført med samme ikrafttreden som Euro 5, dvs. i 2009?
- WLTP ble derimot påbegynt først i juni 2008 da «the UN WLTP Working Group» hadde sitt første møte i Geneve
 - Kunne vel derved strengt tatt ha vært innført omtrent i 2012, hensyntatt utviklings- og ikrafttredelsestid
 - Kommer fra 2017

EMIROAD –

hvordan få mest mulig nytte av kunnskapen?

- Med WLTP og RDE vil dieselpersonbiler måtte ha SCR med AdBlue
- Flere bensinbiler vil bli utstyrt med partikkelfilter
- Noen mindre personbiler vil ikke lenger leveres med dieselmotor, fordi det blir for dyrt i forhold til prisen bilene kan selges for og det tar for mye plass
- Med Euro VI er det akseptert at lastebiler og busser har tilstrekkelig lave utslipp av No_x , partikler, (+HC og CO)

EMIROAD –

hvordan få mest mulig nytte av kunnskapen?

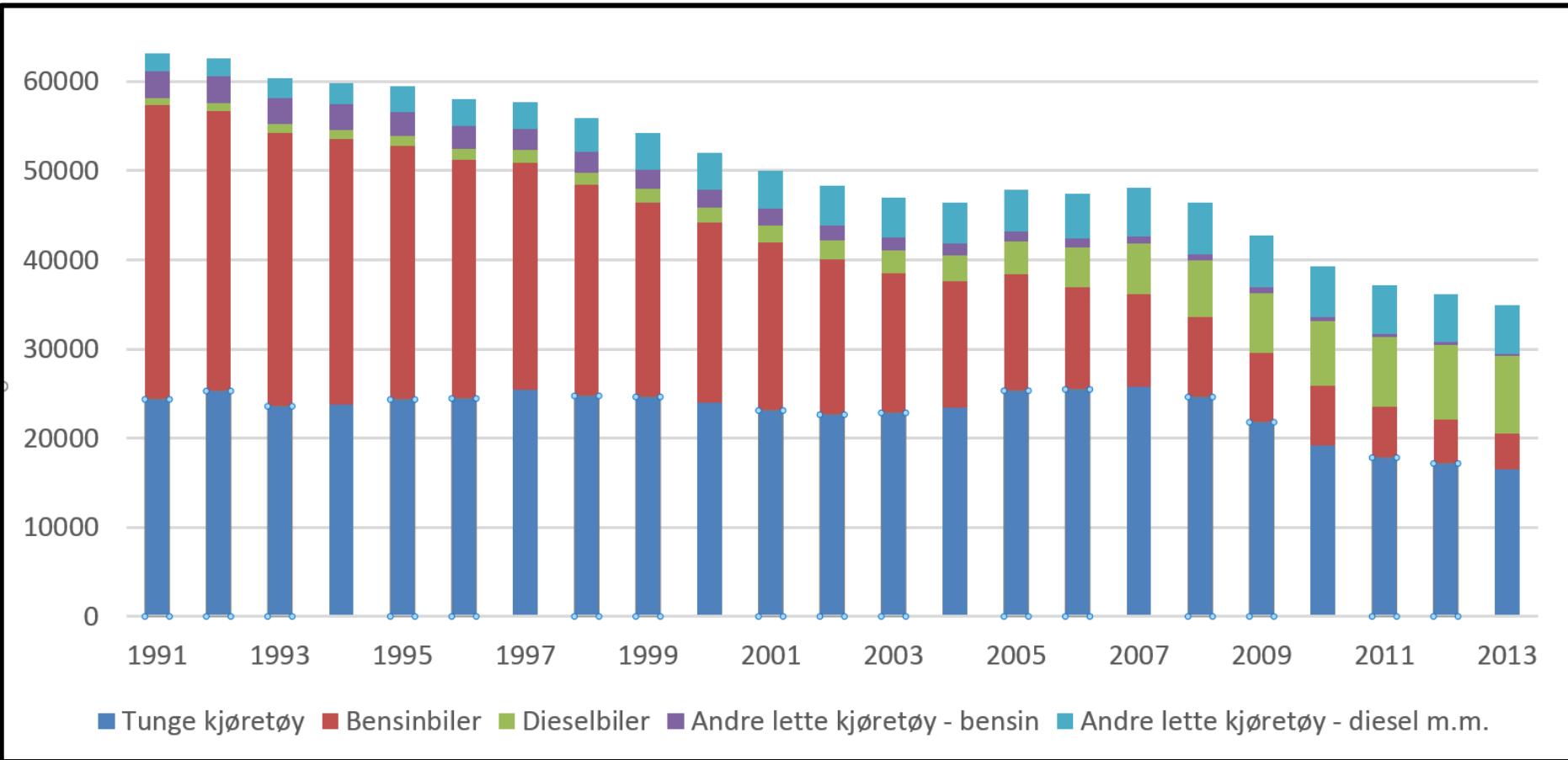
- Enkelte har hevdet at det er bilindustrien selv som har hånd om avgassmålinger ved typegodkjenning, men dette er selvsagt feil
- Det er myndighetene i enkeltland som står ansvarlig for laboratorietestene, som kjøres i EUs NEDC-syklus
- Derimot kan vi si at bilprodusentene har «sittet stille i båten» for lenge, mens EU har «sovet i timen»?
- Samtidig har dieselpersonbiler hatt økt utbredelse i mange år
 - pga. sin attraktivitet gjennom økte ytelser (effekt og dreiemoment) og lavt forbruk
 - Pga. lavt CO₂-utslipp har de vært stimulert av avgiftssystemer

EMIROAD –

hvordan få mest mulig nytte av kunnskapen?

- Dieselsalget har derimot hatt kraftig nedgang de siste årene
 - Fra topp på ca. 75 % i 2011 til ca. 30 % i 2016*, pga. usikkerhet rundt utslipp og restriksjoner, samt innført NO_x-komponent i avgiftssystemet
- Problemet er altså allerede i ferd med å få sin løsning
 1. Pga. Euro VI fra 2013 / 2014 for tunge kjøretøyer
 2. Pga. allerede kraftig nedgang i salget av dieselpersonbiler (pga. restriksjoner, avgift m.m.)
 3. Pga. strengere testregime - WLTP og RDE
 4. Pga. – ikke minst - incentiver til innfasing av hel- og deelelektriske biler (2016: ca. 40 %*)
- Samtidig har kunnskapen medført at det nå innføres restriksjoner
 - Kjøreforbudet for Diesel-biler i Oslo tirsdag 17. januar 2017 kl. 0600 – 1800
 - Forhøyede bompengesatser på gang; mest for Diesel-biler
 - Femdobling på «sterkt forurensede dager»
 - Miljøsoner?
 - Bilfritt sentrum?
 - ...

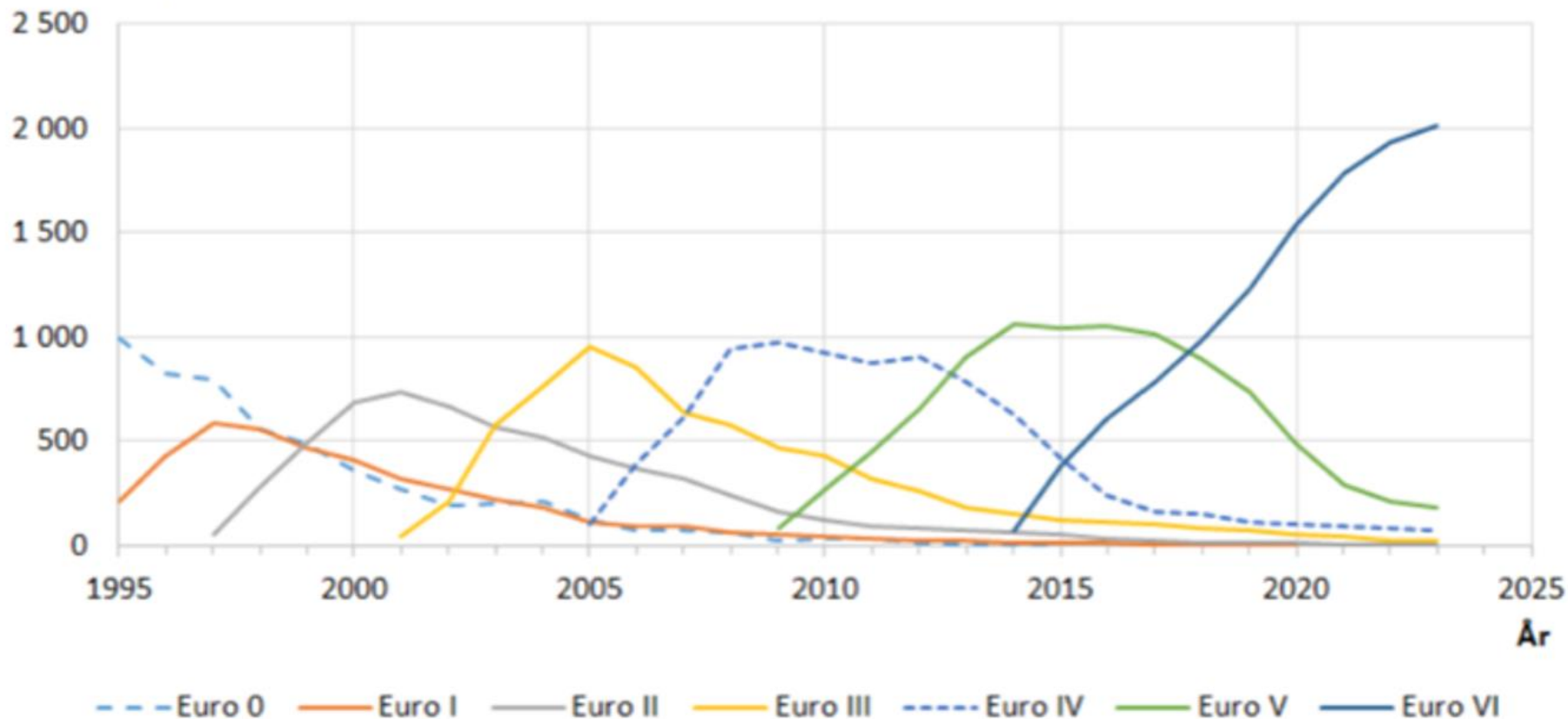
No_x-utslipp fra veitrafikk i Oslo



Det overordnede bildet er at luftkvaliteten i Oslo er blitt betydelig bedre de siste 25 årene. Dette skyldes bl.a. teknologiutviklingen blant kjøretøyene.

Som figuren viser, har utviklingen for NO_x vært svært positiv for bensinbiler og tungtrafikk. For dieselpersonbiler har utviklingen inntil nylig ikke vært like positiv.

Mill kjøretøykm



Utviklingen er svært lovende for tungtransporten, hvor utskiftingstakten er langt raskere enn for personbiler. Euro VI-lastebiler og -busser slipper ut 80 prosent mindre NO_x enn Euro V. Alt dette vil trolig innebære at episodene med NO_2 -konsentrasjon som overskrider grenseverdiene blir enda mye sjeldnere.

NYE PERSONBILER - 2016 TOTALT

I alt ble det registrert 154.603 nye personbiler i 2016, mot 150.686 året før (+2,6%). Dette er det beste personbilsalget siden "all time high-året" 1986, og det tredje høyeste personbilåret gjennom tidene.

Elbiler*

Det ble registrert i alt 24.222 nye elbiler i 2016, som er 1.557 færre enn året før (-6,0%). Utviklingen i november og desember har vært positiv, og flere modeller med økt rekkevidde vil bidra til vekst i denne delen av markedet i 2017.

Ladbare hybrider

2016 ble det virkelige gjennombruddsåret for ladbare hybrider med i alt 20.663 biler, som utgjorde 13,4% av alle nye personbiler. Det var 12.681 flere enn i 2015 (+159%) og forutsatt fortsatt gunstige avgifter tyder alt på at andelen vil øke ytterligere i 2017.

Ikke-ladbare hybrider

Det ble registrert 17.259 nye personbiler med hybridmotor i 2016. Det var 6.511 flere (+61%) enn året før. Hybridbiler utgjorde 11,2% av personbilmarkedet i 2016, mot 7,1% i 2015.

Toyota har 88% av markedet for hybridbiler og bilene med hybridmotor sto for 87% av Toyotas personbilsalg i 2016. Dette er en viktig årsak til at merket økte sin andel av personbilsalget fra 10,6% i 2015 til 11,3% i 2016.

Gjennomsnittlig CO₂-utslipp:
2016: 93 g/km / 2015: 100 g/km /
Januar 2017: 84 g/km!

| Pers.biler / Drivlinje | 2016 | % | 2015 | % |
|------------------------|-------------------------|------|---------|------|
| Alle | 154.603 | 100 | 150.686 | 100 |
| Bensin | 44.810 | 28,9 | 44.654 | 29,6 |
| Diesel | 47.622 | 30,8 | 61.510 | 40,8 |
| El | 24.222* (+5.281 brukte) | 15,6 | 25.779 | 17,1 |
| Plug-in-hybrid | 20.663 | 13,4 | 7.982 | 5,3 |
| Hybrid | 17.259 | 11,2 | 10.748 | 7,1 |
| Hydrogen | 23 | Ca.0 | 9 | Ca.0 |