

## Metoderapport SKUP 2015

### Nybil-rabatt: Ti milliarder kroner

### Bilprodusentenes drivstoff-bløff

#### Vi Menn nr. 50 2015

1. Navn på journalister: Geir Svardal, Terje Bjørnsen, Martin Jansen, Fredrik Hollen, Øyvind Jakobsen

Geir Svardal, Terje Bjørnsen og Øyvind Jakobsen jobber i Egmont Publishings reporterpool. Martin Jansen er redaksjonssjef i Vi Menn. Fredrik Hollen jobber som controller og sto for utregninger basert på våre egne data i kombinasjon med salgstall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken.

2. Prosjektets tittel: «Forbruksbløffen», som også var arbeidstittel.

3. Metode

Arbeidet kom i gang ved at redaksjonsledelsen i Vi Menn ønsket å få belyst en hypotese om at omfanget av utslippsjukset under VW-skandalen i 2015 kunne ha flere forgreninger. Det er en offentlig hemmelighet, både i og utenfor bilbransjen, at bilprodusenter optimaliserer utslippstall fra ulike modeller.

Dette er viktig at tre årsaker:

- a) Utslipps- og effekttall som oppgis fra produsentene brukes som grunnlag når Finansdepartementet regner ut engangsavgiften. Jo lavere utslipp, desto mindre inntekt til Staten
- b) De samme utslippstallene vil få innvirkning på den enkelte bilførers drivstofføkonomi.
- c) Ved å pynte på tallene blir miljøregnskapet, både for hvert enkelt kjøretøy, og for landet som helhet, galt.

Bare et lite avvik fra det et kjøretøy egentlig bruker, og det det fabrikken hevder at det bruker, får altså store økonomiske og miljømessige konsekvenser, med tanke på det betydelige bilsalget i Norge.

Nybilsalget av personbiler i Norge har i de senere år ligget på mellom 140 000-150 000 biler. Hver eneste kunde presenteres – skriftlig som muntlig, via bilenes egne papirer, brosjyrer, reklame og forhandlere – for et drivstofforbruk det har vært hevdet har vært urealistisk, og som regel betydelig lavere enn i virkeligheten. Dette er en kunnskap bransjefolk og helt sikkert en og annen kunde

har besittet i mange år, men mye tyder på at svært mange handler ny bil i god tro om at oppgitt forbruk av diesel eller bensin er reelt.

Dette er en situasjon der mange kunder i ettertid åpenbart vil føle seg lurt. Myndighetene i Norge har vist liten vilje til å gjøre noe med situasjonen, som har sitt utspring i et omfattende EU-regelverk for typegodkjenninger av personbiler.

Hypotesen fra Vi Menn var derfor viktig, og hvis det var korrekt at det er store svakheter ved et målesystem for drivstofforbruk som for lengst burde vært erstattet, bør det avdekkes. Dagens målesystem gir urealistisk lave forbrukstall og berører derfor den enkelte kundes personlige økonomi (pris på bil, drivstoffutgifter, bruktpriis). Saken berører i aller høyeste grad også Statens inntekter fra engangsavgiften, der CO<sub>2</sub>-avgiften (som er direkte relatert til forbruk) er en av komponentene. I tillegg kommer altså miljøeffekten.

Journalistene Øyvind Jakobsen, Geir Svoldal og Terje Bjørnsen i Egmont Publishings reportergruppe ble satt på saken. Arbeidet startet med å sjekke Vi Menn Bils egne mangeårige forbruksmålinger fra biltester, mot tall fabrikker/forhandlere oppgir til kundene og til Statens vegvesen. Denne sammenligningen ville gi oss svaret på hvor utbredt feilinformasjonen er, og hvor grov den er.

Undersøkelser i bl.a. England, har avdekket et misforhold mellom oppgitt og reelt forbruk, men aldri på et detaljert nivå og med data fra flere års grundig testing.

Systematisk testarbeid gjennom flere år har gitt Vi Menn en stor database med en rekke målbare data for testbiler. I denne artikkelen sjekket vi våre egne forbruksdata for flere hundre testbiler opp mot det fabrikken sier at bilene skal bruke. Sammenligningen viste at 87 prosent av testbilene brukte mer drivstoff enn oppgitt, og at en vesentlig andel bruker mye mer enn det fabrikken sier at de skal. Spørsmål knyttet til dette er blant annet:

- Hvorfor er det til dels betydelige forskjeller mellom reelt og oppgitt forbruk?
- Blir forbrukerne lurt?
- Blir staten snytt for avgiftskroner fordi oppgitt CO<sub>2</sub>-utslipp (som er en følge av oppgitt forbruk) er til dels altfor lavt?

### **Testmetodene som ligger til grunn for tallmaterialet**

Siden høsten 2009 er samtlige biltester i Vi Menn og Vi Menn Bil Top Gear gjennomført etter én og samme metode. Med et årlig antall testbiler på 70 til 100 biler har vi etter hvert fått et solid datagrunnlag. Hensikten med testmetoden har vært å få fram objektive resultater, altså sammenlignbare tall, på en rekke områder. På denne måten vet vi om en bil er

større/raskere/mer stillegående/har lavere forbruk etc. enn en konkurrent som er testet tidligere, og ikke bare synser, tror og mener.

I denne artikkelen er det resultatene fra testarbeidet som omhandler drivstofforbruk vi har sett nærmere på. Metoden vi bruker for å måle forbruket under testene er beskrevet i artikkelen, og går ut på følgende:

Alle testbiler blir kjørt gjennom en fast testrunde som er 200 km lang. Runden starter på Gardermoen (der vi har vår testbane der vi måler akselerasjon, bremsestrekning og gjennomfører flere kjøreevelser for å sjekke egenskaper i kritiske situasjoner). På en fast bensinstasjon ved Gardermoen blir testbilene omhyggelig fylt med drivstoff. Tanken skal være helt full før testrunden starter. Runden er landeveisbasert, og den er komponert for å få fram forskjeller i forbruket mellom testbilene (etter østlandske forhold har den mange høydemeter stigning). Runden er dessuten lagt til veier der trafikk sjelden forstyrrer kjøremønsteret vesentlig. Vi bruker alltid rutinerte testsjåfører på runden. Hensikten med det er at alle biler skal kjøres så likt som mulig hver gang. Kjørestilen er økonomisk, men ikke langsom – en kjørestil vi har valgt fordi den er lett å gjenskape fra gang til gang. Runden kjøres etter normert tid, og den er delt inn i etapper der vi kontrollerer at vi har kjørt i riktig hastighet. Runden ender på en fast bensinstasjon på Ullevål i Oslo. Her fylles tanken igjen omhyggelig helt opp igjen. Vi bruker mye tid på å forsikre oss at tanken er fylt likt før og etter testrunden.

Antall fylte liter blir dividert på GPS-målt lengde for testrunden, og slik finner vi det reelle forbruket i testrunden. Det er altså ikke kjørecomputerens forbrukstall som blir brukt; den viser nesten alltid for lavt forbruk. Ved store avvik fra forventet forbruk har vi ved noen tilfeller kjørt hele runden en gang til. Vi bruker dessuten forbruket under øvrig testkjøring til å kontrollere at resultatene fra selve testrunden er korrekte.

Metodiske svakheter med forbrukstesten er oppgitt i artikkelen. En slik mulig metodisk svakhet er vær og føre, som nødvendigvis strekker seg fra varme sommerdager til kald vinter. Så sant det er mulig, unngår vi å kjøre testrunden på dager der føret kan påvirke forbruket vesentlig – vi prøver for eksempel å unngå å kjøre på dager da det snør tett. Med flere hundre tester utført likt, kan vi med trygghet si at det skiller lite i testforbruk mellom sommer og vinter når vi kjører på den måten vi kjører på. I de tilfellene der vi har kjørt én og samme bil sommer og vinter, har vi måttet til andre desimal for å finne ulikheter (som i eksempelvis 0,65 l/mil og 0,67 l/mil). Videre kan det i noen tilfeller være vanskelig å vite 100 prosent sikkert at man får fylt tanken helt likt før og etter testrunden, selv om vi bruker faste bensinstasjoner med slett underlag for at alt skal være så likt som mulig. Dessuten kan trafikale situasjoner oppstå (kø, ulykker eller lignende). I slike tilfeller sørger vi for eksempel for å slå av motoren der det er mulig for å unngå minimere tomgangsforbruk.

Selv om vi gjør det vi kan for å fjerne metodiske svakheter, vil feilkilder alltid være til stede. Derfor legger vi vekt på at dette ikke er en «laboratoriesikker» forbrukstest med mulighet for

100 prosent identisk gjenskaping. Men vi er trygge på at testene blir gjennomført så likt det er mulig å gjennomføre slike tester ute på virkelige veier. Alle tester ligger åpent tilgjengelig på [www.klikk.no](http://www.klikk.no), og ingen bilimportører har noensinne hatt innvendinger mot resultatene våre.

Vi Menns biltester er etter det vi kjenner til de grundigste i norsk motorbransje.

Vi Menns redaksjonsledelse gjorde det fra starten klart at saken kunne bli stor, og at Vi Menn ville sette av plass til å presentere et stort tallmateriale. Likevel handlet det allerede fra starten av om å begrense utvalget, og vi valgte biltester fra 2012 til og med høsten 2015. I alt viser artikkelen testresultater for 294 biler, i praksis alle biler som er testet i perioden (noen få dobbeltforekomster ble plukket bort).

### **Ladbare hybrider**

De ladbare hybridene – biler med både elmotor/ladbart batteri og forbrenningsmotor – kjøres gjennom den samme testrunden som biler med bare forbrenningsmotor. Så sant det er teknisk gjennomførbart starter disse bilene runden med fullt batteri. De ladbare hybridene kjøres i tillegg gjennom en kortere runde som er identisk med elbilrunden (se under).

### **Elbiler**

For elbiler valgte vi å se på rekkevidde i stedet for energiforbruk. Bakgrunnen er at vi alltid får spørsmål om hvor langt den og den elbil-modellen rekker, ikke hvor mye kraft den bruker. Det er rekkevidden folk synes er interessant, ikke selve energiforbruket.

Bare Tesla Modell S har til nå hatt tilstrekkelig stor rekkevidde til å greie den faste testrunden vår. For de øvrige elbilene har vi lagd en egen testrunde som har til hensikt å gjenskape typisk «til og fra jobben»-kjøring for folk som bor i utkanten av en by.

### **Slik behandlet vi funnene**

Vi har sammenlignet våre testresultater med bilfabrikkenes oppgitte gjennomsnittlige forbruk etter normen som brukes i Europa (NEDC, New European Driving Cycle). Dette tallet omfatter simulert landeveiskjøring og simulert bykjøring i en miks. Våre tall for testforbruk er som nevnt landeveisbaserte.

Artikkelen beskriver hvordan NEDC-forbruket fastsettes, og at det finnes mange lovlige metoder bilfabrikkene kan benytte seg av for å senke forbruket. Metodene beskrives av flere kilder, og ingen bilfabrikker har nektet for at de finnes. Vi gjengir i artikkelen et utvalg av metoder kunngjort i rapporter fra ICCT (International Council on Clean Transportation, som var en av pådriverne bak avsløringene som til slutt gjorde at VW-konsernet innrømmet NOx-juks høsten 2015). Vi var flere ganger i kontakt med ICCTs Peter Mock via epost. Særlig i tysk presse er han trukket fram som mannen som gjennom sitt arbeid indirekte drev VW til NOx-

innrømmelsene. Også Transport & Environments (T&E) grundige beskrivelse av smutthull i NEDC-testen er brukt i utvalget.

Både ICCT og T&E er en slags miljøorganisasjoner, og de har en agenda – det er derfor viktig å bruke dataene nøkternt, og på en etterprøvbar måte. Begge organisasjoner lager rapporter som er anerkjent som grundige, og som blir sitert av internasjonal presse. At ICCTs arbeid lå bak at VW-konsernet måtte innrømme NO<sub>x</sub>-juks, er i seg selv et kvalitetstegn. Informasjonen fra ICCTs Peter Mock var konsis, presis og faktaorientert. Han påpekte for eksempel at det som tilsynelatende var informasjon fra ICCT brukt i en artikkel på Spiegel Online fra høsten 2014, var trukket for langt: ICCT hadde ikke grunnlag for å si at bilfabrikker regelrett jukset også når forbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp skulle fastsettes, selv om det framsto sånn i Spiegel-artikkelen.

Våre egne testresultater viste altså at de fleste testbiler bruker mer drivstoff enn oppgitt. Noen biler bruker mye mer enn oppgitt. Bare et fåtall bruker mindre. Tallene viste videre at batteriene til ladbare hybrider er tomme lenge før det som er oppgitt, og at elbiler sjelden går så langt som produsentene oppgir at de kan etter rådende norm. For elbiler viser tallene dessuten at de går betydelige kortere i vintervær enn under idealvær.

Etter fasen med å samle inn dataene, gjennomførte vi en feilretting- og analysefase hvor alle testresultatene ble sjekket for mulige feil, store avvik etc. Testforbruket ble så sammenholdt med det oppgitte forbruket fra fabrikk/forhandler, og differansen («merforbruket») ble regnet ut. Vi valgte å rangere testbilene etter avvik i prosent. Det betyr at små biler som objektivt sett bruker lite drivstoff også i vår test, kan komme dårlig ut i rangeringen hvis de likevel overskrider oppgitt forbruk med høy prosentmargin. Og omvendt: Biler med objektivt sett høyt forbruk kan komme godt ut i rangeringen så lenge oppgitt forbruk er på et noenlunde realistisk nivå.

Sammen med redaksjonsledelsen i Vi Menn brukte vi mye tid på å studere tabellene. Er noen merker verre eller bedre enn andre? Er visse biltyper verstinger, og i så fall hvorfor? Spiller motortype noen rolle, eller har det noe å si for avviket om bilene har to- eller firehjulsdrift? En rekke slike spørsmål ble stilt, kontrollert og debattert oss imellom. Et hovedtrekk i tabellene er at ja, det finnes merker og modeller som tilsynelatende ofte ligger i «rød sone» (stort avvik), men når man ser på bilene i «grønn sone» (lite avvik), så dukker de gjerne opp der også, i andre varianter. Vi valgte å forklare dette med korte kommentarer for tabellene i hver av bilklassene, der dels spesielle forhold og dels typiske trekk ble påvist.

Representanter for de ulike merkene ble på normal måte gitt imøtegåelse- og/eller tilsvare rett for de tidvis massive avvikene. Tidlig i prosessen hadde vi planlagt at antallet kommentarer som måtte hentes inn, skulle holdes på et relativt lavt nivå. Etter hvert som saken nærmet seg målstreken, ble det klart at stadig flere måtte få kommentere hvorfor deres biler skilte seg ut – særlig representantene for bilmodellene der våre målinger viste et betydelig høyere forbruk enn oppgitt. Nå var saken allerede blitt svært stor i omfang, og svar

ble forkortet i dialog med de enkelte importørrepresentantene. Mange sa innholdsmessig akkurat det samme.

Videre fant vi fram til merket med relativt sett flest biler i «grønn sone», nemlig Subaru. En representant for importøren fikk kommentere dette og urettferdigheten i at merkets modeller på grunn av avgiftsreglene (der CO<sub>2</sub>-utslipp er en av faktorene for avgiftens størrelse) blir dyrere enn andre merker med mindre realistisk oppgitt forbruk.

Som nevnt er en annen viktig del av saken om forbrukerne blir lurt av urealistiske forbrukstall fra fabrikk, og om Staten blir snytt for avgiftskroner den rettmessig skulle hatt. Som det fremgår av artikkelen dreier dette seg om mer enn ti milliarder kroner akkumulert over fire år (Samme nivå som formueskatten i 2015).

Statens reelle inntektstap/ekstraordinære nybilrabatt er regnet ut ved å sammenstille våre testresultater med et stort tallmateriale fra Opplysningskontoret for Veitrafikken. OFV-dataene inneholdt antall registrerte biler av en modell med spesifisering av slagvolum og effekt. Nå kunne vi regne oss fram til avviket mellom avgift basert på oppgitt CO<sub>2</sub>-utslipp og hva avgiften ville vært om et testforbruk fra virkelige veier var lagt til grunn. Dette var en stor sorteringsjobb fra OFVs side, og en omfattende regnejobb for oss.

Kommentarer til dette ble hentet inn fra flere hold. Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen studerte og kommenterte resultatene grundig. Vi kontaktet Forbrukerombudet og Forbrukerrådet og fikk deres oppfatninger. De to sistnevntes kommentarer var til vår overraskelse vage og utydelige, selv etter at dette ble påpekt fra vår side, og de fikk anledning til å komme med utfyllende kommentarer. En forbrukeradvokat ble også kontaktet for å høre om hvor mye som, etter vedkommendes mening, skal til for å heve et kjøp av en bil der oppgitt forbruk viser seg å være betydelig lavere enn opplevd reelt forbruk.

## **Oppsummering**

Hverken Finansdepartementet (som har tilsyn med håndtering av bilavgiftene) eller Samferdselsdepartementet (som kontrollerer Vegdirektoratet og kontroll av bilprodusenters grunnlag for avgifter som ilegges i Norge), har gjort noen kontroller eller revisjoner av om bilprodusentenes data er korrekte. Årsaken er at de ikke besitter tilstrekkelig datagrunnlag om hver enkelt bilmodell.

Forbrukerjournalistikken er i stor endring. Fallende lønnsomhet i mediebransjen gjør at det kan være fristende å fire på kravene og grundigheten. I en tid hvor bloggere får betalt av produsenter for å promotere deres produkter, er den etiske standarden i forbukerjournalistikk viktigere enn noensinne.

Vi Menns biltester er svært kostbare, men har den fordel at de er grundige og at de er gjort på forbrukerens, og ikke produsentenes premisser. Som Europas største magasin for

menn er Vi Menn i den heldige situasjon at man ikke behøver å kompromisse på den journalistiske kvaliteten og grundigheten.

Denne gangen måtte det et 65-årig ukeblad til for å avsløre hvordan flertallet av bilprodusenter bløffer sine kunder ved å oppgi altfor lavt forbruk. Samtidig som den enkelte bileier sparer til dels store summer på å betale mindre engangsavgift, må Staten hente inn dette inntektstapet fra andre områder i samfunnet. I tillegg må hver enkelt bileier betale mer hver gang hun eller han fyller opp tanken.

### **Annet**

Saken ble plukket opp av TV 2, som lagde sin egen sak med to av våre journalister som eksperter. <http://www.tv2.no/v/991162/>

#### 4. Vedlegg

Artikkelen sto i Vi Menn nr. 50 2015, som utkom 7. desember 2015.