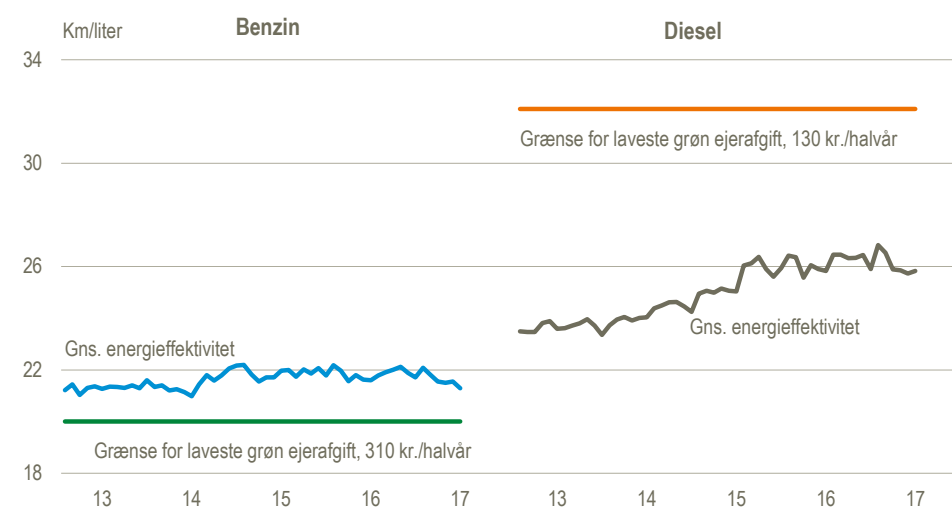


## Kun dieselmotorer kører længere på literen

Fra 2013 til første halvår 2017 er energieffektiviteten for nyregistrerede dieselmotorer øget fra 23,6 km/l til 26,1 km/l. Derimod er der stort set ingen ændring for benzindiselmotorer, som kun udviklede sig fra 21,3 til 21,6 km/l i samme periode. En væsentlig årsag til dette er, at nye benzindiselmotorer er blevet tungere. Gennemsnittet for benzindiselmotorer har i hele perioden ligget over 20 km/l, som er grænsen for den laveste grønne ejerafgift. For dieselmotorerne er grænsen for den laveste afgift 32,1 km/l, dvs. noget højere end gennemsnittet for nye dieselmotorer.

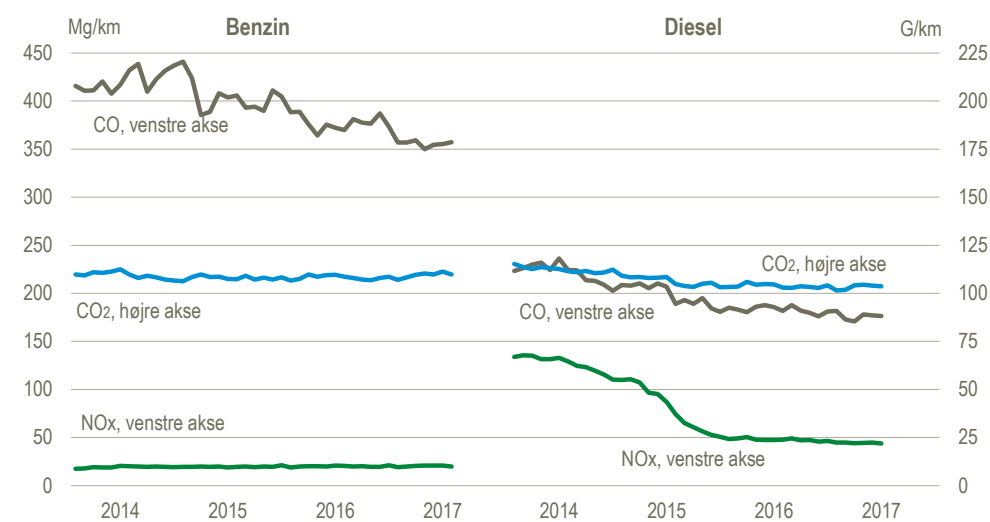
### Energieffektivitet og grøn ejerafgift for nyregistrerede personbiler



### Emissioner og sikkerhed mulige elementer i nyt afgiftssystem

Køretøjernes emissioner indgår sammen med energieffektivitet og vægt i diskussioner om et nyt afgiftsberegningssystem. Motorregistret (DMR) har data for emissioner af bl.a. CO (kulilte), CO<sub>2</sub> (kuldioxid) og NO<sub>x</sub> (kvælstof-ilter). Et tredje element er bilernes sikkerhedsstandard, hvor DMR bl.a. har data fra NCAP-test (kollisionstest) og sikkerhedsudstyr som ABS, ESP (system mod udskridning), afstandsradar og vognbaneskiftalarm.

### Emissioner af CO, CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> for nye personbiler



## Ikke alle emissioner er faldet

CO<sub>2</sub>-udslippet er stort set ens og uændret for de nye benzin- og dieslbiler siden 2014 med et niveau på 108 gram/km. Derimod har CO-udslippet været faldende i perioden. Benzinbilernes niveau omkring 390 mg/km er dobbelt så stort som for dieslbilerne. NO<sub>x</sub>-niveauet er uændret i perioden for benzinbilerne med 20 mg/km, mens det for dieslbilerne er reduceret til en tredjedel, men dog stadig mere end det dobbelte af benzinbilerne.

## Er tallene for energieffektivitet og emissioner troværdige?

Siden de laboratorietestede mål for energieffektivitet blev taget i brug i 1997, har det været voldsomt diskuteret, om de målte resultater er retvisende. Skandalen med VW's diesel-emissioner har ligeledes sat spørgsmålstegn ved pålideligheden af de oplyste emissionstal. En videnskabelig [rapport](#) udgivet af EU-Kommissionen i 2011 undersøgte energiforbruget ved "virkelig" brug. Konklusionen var, at energiforbruget i praksis for benzindrevne biler generelt er 10-15 pct. større end de testede mål, mens energiforbruget for dieseldrevne biler er 12-20 pct. større.

### Energieffektivitet og egenvægt for nye benzin- og dieseldrevne personbiler til privatkørsel

	2007	2013	2015	2016	1. halvår				
					2007	2013	2017	2007	2013
	km/l				pct.				
<b>Benzindrevne i alt</b>	<b>15,0</b>	<b>21,3</b>	<b>21,9</b>	<b>21,8</b>	<b>14,9</b>	<b>21,3</b>	<b>21,6</b>	<b>45,1</b>	<b>1,6</b>
I husholdningerne, køb	15,6	21,6	22,2	22,1	15,3	21,6	22,0	43,9	2,1
Leasing	14,2	20,4	22,6	22,5	13,6	20,2	22,1	61,8	9,1
I erhvervene i alt	14,0	20,3	21,3	21,4	14,1	20,2	21,2	49,9	4,7
Leasing	13,8	20,1	20,8	20,7	14,1	20,0	20,6	46,0	2,7
<b>Dieseldrevne i alt</b>	<b>19,0</b>	<b>23,7</b>	<b>25,5</b>	<b>26,1</b>	<b>18,5</b>	<b>23,6</b>	<b>26,1</b>	<b>41,3</b>	<b>10,4</b>
I husholdningerne, køb	19,5	24,6	27,1	28,0	18,8	24,5	28,7	52,4	17,3
Leasing	18,1	24,3	28,1	29,5	17,1	24,0	28,4	66,0	18,1
I erhvervene i alt	18,2	23,2	25,0	25,5	17,9	23,2	24,9	39,4	7,4
Leasing	18,1	23,0	24,3	24,2	17,7	22,8	23,8	34,3	4,4
	egenvægt i kg								
<b>Benzindrevne i alt</b>	<b>1 155</b>	<b>975</b>	<b>1 030</b>	<b>1 069</b>	<b>1 157</b>	<b>975</b>	<b>1 089</b>	<b>-5,9</b>	<b>11,7</b>
I husholdningerne, køb	1 102	949	995	1 024	1 116	949	1 032	-7,5	8,8
Leasing	1 288	1 026	1 038	1 094	1 279	1 037	1 130	-11,6	9,0
I erhvervene i alt	1 256	1 061	1 088	1 132	1 233	1 064	1 152	-6,6	8,3
Leasing	1 267	1 089	1 126	1 173	1 235	1 090	1 193	-3,4	9,4
<b>Dieseldrevne i alt</b>	<b>1 330</b>	<b>1 354</b>	<b>1 360</b>	<b>1 370</b>	<b>1 368</b>	<b>1 349</b>	<b>1 373</b>	<b>0,3</b>	<b>1,8</b>
I husholdningerne, køb	1 286	1 284	1 267	1 263	1 338	1 288	1 246	-6,9	-3,2
Leasing	1 413	1 300	1 303	1 288	1 452	1 320	1 302	-10,4	-1,4
I erhvervene i alt	1 389	1 386	1 390	1 405	1 414	1 381	1 429	1,0	3,5
Leasing	1 398	1 404	1 413	1 450	1 422	1 403	1 476	3,8	5,2
	km/l ved 1.000 kg								
<b>Benzin og diesel i alt</b>	<b>20,1</b>	<b>24,1</b>	<b>26,1</b>	<b>27,5</b>	<b>19,4</b>	<b>23,9</b>	<b>27,6</b>	<b>42,3</b>	<b>15,3</b>
Benzindrevne	17,3	20,8	22,5	23,3	17,2	20,7	23,5	36,6	13,5
Dieseldrevne	25,2	32,0	34,7	35,8	25,3	31,9	35,8	41,8	12,3

Anm.: Tallene omfatter personbiler til privat personbefordring, dvs. eksklusive taxakørsel og andre anvendelser. Tallene er helårstal, hvis ikke andet er angivet.

**Mere information:** Opgørelserne af energieffektiviteten er også tilgængelige på [www.dst.dk/stattabel/561](http://www.dst.dk/stattabel/561) i Statistikbanken.

**Kilder og metoder:** Målet for energieffektiviteten km/l er fastlagt i et EU-regelsæt, som fastsætter standardiserede målinger, som alle nye personbiler skal gennemgå. Målet er et sammenvæjet udtryk for brændstofforbruget for en fast kombination af kørselstyper og -længder (by- og landevejskørsel mv.) med bestemte hastigheder. Emissionsmålingerne er ligeledes EU-fastlagte.

Læs mere om kilder og metode i [statistikdokumentationen](#).

**Næste offentliggørelse:** *Energieffektiviteten for nyregistrerede biler 2018* udkommer uge 38 i 2018.

**Henvendelse:** Søren Dalbro, tlf. 39 17 34 16, [sda@dst.dk](mailto:sda@dst.dk)

Karina Moric Ingemann, tlf. 39 17 30 32, [kam@dst.dk](mailto:kam@dst.dk)