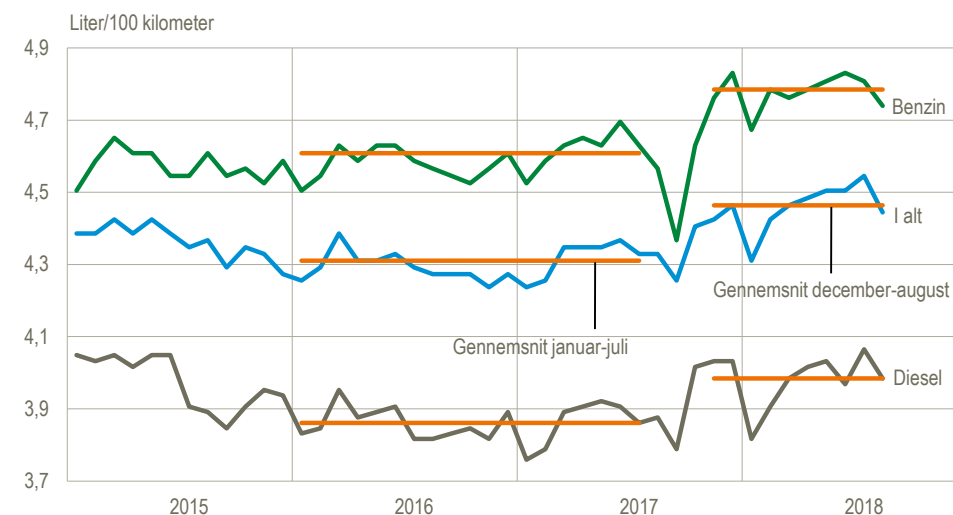


## Øget salg af biler, der bruger mere brændstof

Det gennemsnitlige energiforbrug for nye biler, der bruger fossilt brændstof har i perioden december-august, dvs. efter afgiftsændringerne i efteråret 2017, været 4,46 liter/100 km. Det er 3,6 pct. højere end i perioden januar 2016 - juli 2017 og svarer til en energieffektivitet på 22,4 km/liter, opgjort efter den såkaldte NEDC-metode. Benzindrevne bilers forbrug er 3,8 pct. højere, mens diesebilernes er 3,2 pct. højere. Opgjort efter den nye WLTP-metode er forbruget 5,41 liter/100 km svarende til 18,5 km/liter, dvs. en del større, men mere realistisk. Se mere om overgangen fra NEDC til WLTP i *Nyt fra Danmarks Statistik 2018:309*

### Energiforbrug for nyregistrerede fossildrevne personbiler opgjort efter NEDC



### Afgiftsændringer og ændret købsadfærd

Det større gennemsnitlige energiforbrug er en følge af de ændringer i registreringsafgiften, der blev kendt sidst i august 2017, og som trådte i kraft i begyndelsen af oktober. Et væsentligt element var, at de små biler skulle betale en højere afgift, mens de større biler en mindre. Ændringerne fik stort set omgående effekt på hvilke køretøjer, der blev solgt.

Med udsigt til dyrere små biler steg salget af disse kraftigt i september, mens salget af større biler afventede de faldende afgifter. Bilsalget, og især den segmentmæssige sammensætning i perioden august-november, var derfor kraftigt påvirket af hhv. fremskudte og udskudte køb. I perioden herefter er sammensætningen af bilsalget blevet mere stabil, men med flere større køretøjer og færre af de små.

De stigninger i energiforbruget, som de større biler har givet anledning til efter afgiftsændringerne, er også kommet til udtryk i indbyrdes sammenhængende ændringer i bilernes vægt, motorstørrelse og -effekt samt udslip af CO<sub>2</sub>.

### Større CO<sub>2</sub>-udslip fra de nye fossile biler efter nyt afgiftssystem

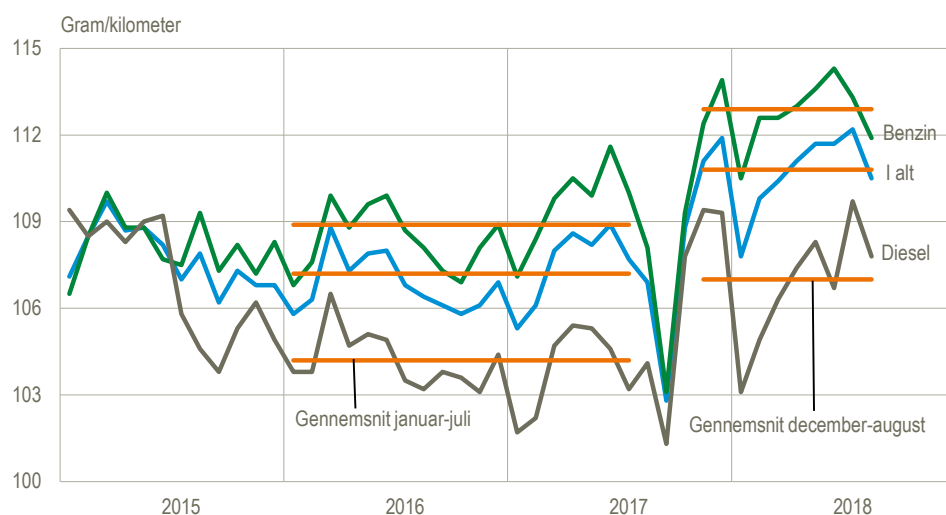
Det gennemsnitlige udslip af CO<sub>2</sub> (kuldioxid) fra de nye fossildrevne biler ligger efter afgiftsændringerne på ca. 111 gram/km (NEDC), og det er 3,4 pct. større end niveauet i 2016-2017. Opgjort efter WLTP ligger niveauet nu på ca. 134 gram/km, svarende til en stigning på 2,8 pct.

De nyeste benzindrevne bilers CO<sub>2</sub>-udslip er ca. 113 gram/km (NEDC) og dermed 3,7 pct. større end før afgiftsændringerne. De nye dieseler ligger på 107 gram/kilometer eller 2,7 pct. mere end i 2016-2017.

### Det samlede CO<sub>2</sub>-udslip afhænger af det samlede brændstofforbrug

Det understreges, at ændringerne i det gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udslip ikke i sig selv har betydning for det samlede udslip fra bilerne på de danske veje. Beregningerne heraf foretages ud fra bilernes samlede brændstofforbrug, hvilket indebærer, at en ændring i det samlede CO<sub>2</sub>-udslip først fremkommer i det øjeblik, et givet trafikarbejde (bil × km) fordrer en større mængde brændstof, hvilket er tilfældet, hvis bilerne bliver mere tørstige. Det har derfor heller ikke betydning for det samlede udslip, at WLTP tages i brug til beregning af udslippet i stedet for NEDC.

### Emissioner af CO<sub>2</sub> fra nye fossildrevne personbiler opgjort efter NEDC



### Sammenhængende ændringer i bilernes vægt, motoreffekt og -størrelse

Den gennemsnitlige egenvægt for de nyeste biler er med 1.254 kg 5,3 pct. højere end i perioden før afgiftsændringerne. Benzinbilerne er med 1.161 kg 7,8 pct. tungere, mens dieslbilerne med 1.424 kg er 2,2 pct. tungere.

Den gennemsnitlige motoreffekt for de nyeste biler er med 90 kW/122 hk 8,4 pct. højere end i perioden før afgiftsændringerne. Benzinbilernes effekt er steget 14,7 pct. til 86 kW/117 hk, mens dieslbilerne er steget 2,1 pct. til 98 kW/133 hk.

Motorerne i de nyeste biler har et gennemsnitligt slagvolumen på 1.457 cm<sup>3</sup> og er 2,5 pct. større end i perioden før afgiftsændringerne. Benzinmotorerne er steget 4,4 pct. til 1.301 cm<sup>3</sup>, mens dieslbilerne kun er steget 0,7 pct. til 1.741 cm<sup>3</sup>.

### Karakteristika ved nye fossile biler. Januar 2016 - juli 2017 (før) og december 2017 - august 2018 (efter)

	Liter/km, NEDC		Liter/km, WLTP		CO <sub>2</sub> , g/km, NEDC		CO <sub>2</sub> , g/km, WLTP		Egenvægt, kg		Motoreffekt, kW		Slagvolumen, cm <sup>3</sup>	
	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter	Før	Efter
<b>I alt</b>	<b>4,31</b>	<b>4,46</b>	<b>5,24</b>	<b>5,41</b>	<b>107,2</b>	<b>110,8</b>	<b>130,1</b>	<b>133,8</b>	<b>1 191</b>	<b>1 254</b>	<b>83</b>	<b>90</b>	<b>1 421</b>	<b>1 457</b>
Benzin	4,61	4,78	5,62	5,81	108,9	112,9	132,8	136,5	1 077	1 161	75	86	1 246	1 301
Diesel	3,86	3,98	4,65	4,78	104,2	107	125,4	128,7	1 393	1 424	96	98	1 729	1 741

**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:** Læs mere om kilder og metode i [statistikdokumentationen](#). Se også [emnesiden](#).

**Næste offentliggørelse:** *Energieffektiviteten for nyregistrerede biler 2019* udkommer uge 38 i 2019.

**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)