

# Udvikling i danske personbilers brændstofforbrug



## Forord

*Trafikstyrelsen har bl.a. til opgave at monitorere udviklingen i den danske personbilpark i forhold til bilernes miljø- og energiegenskaber.*

*Hvert år opgøres nybilssalget, og styrelsen rapporterer til EU om status for CO<sub>2</sub>-udledning for nye biler på det danske marked.*

*Igen i 2010 har der været et væsentligt fald i udledningen af CO<sub>2</sub>. Således var den gennemsnitlige udledning fra benzinbiler faldet til 132 g pr. km for nye personbiler i 2010 mod 141 g i 2009. De tilsvarende tal for dieselmotorer var i 2010 128 g CO<sub>2</sub> pr. km mod 137 i 2009.*

*Udviklingen skyldes en række faktorer. De væsentligste vurderes af styrelsen til at være*

- *Øget udbud af mere energieffektive biler*
- *Oplysningskampagner og energimærkningsordninger*
- *Øgede brændstoftilslagspriser*
- *Adfærdsændrende afgifter*

*Styrelsen har forventning til, at udviklingen vil fortsætte i retning af efterspørgsel og salg af endnu mere energieffektive biler i 2011.*



## Indhold

<b>Udvikling i nye solgte biler</b>	<b>7</b>
En stadig grønnere bilpark	7
<b>Strammere europæiske krav</b>	<b>11</b>
Fokus på både konventionelle motorer og nye teknologier	11
Øgede krav til varebiler	11
<b>Danske indsatser</b>	<b>13</b>
Grønne afgifter og afgiftsfritagelse	13
<b>Synlighed og oplysning</b>	<b>15</b>
Fokus på både energi og sikkerhed	15
<b>Øvrige tiltag for en grønnere transport</b>	<b>17</b>
Afgiftsfritagelse, tvungen iblanding og dækmærkning	17

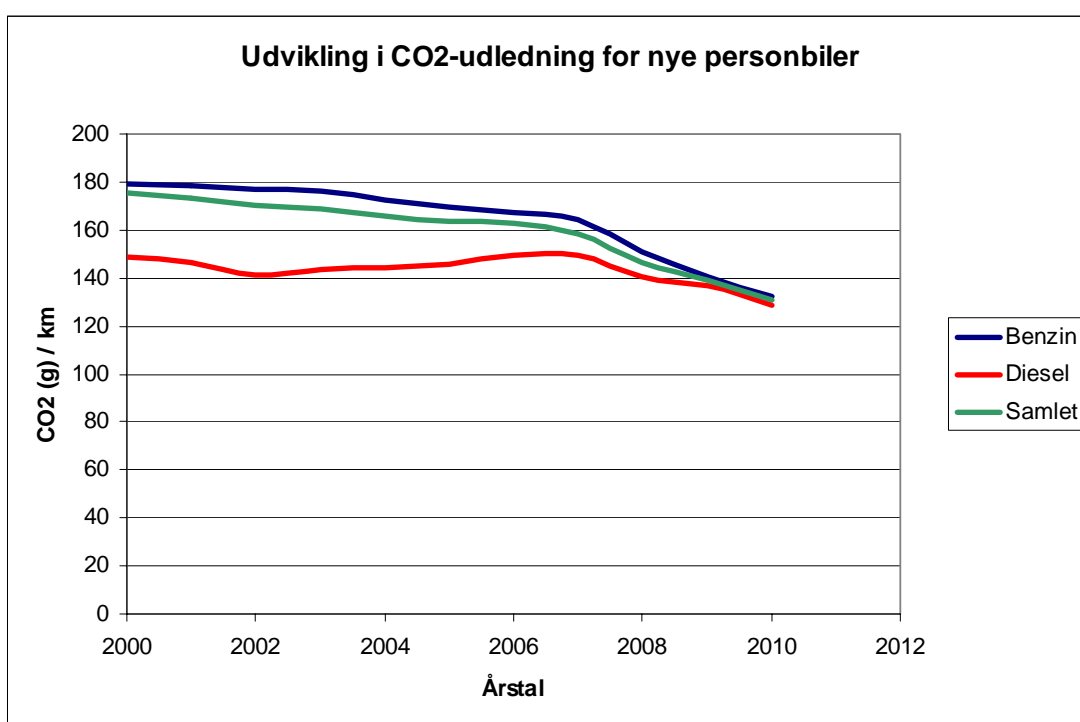


## Udvikling i nye solgte biler

Trafikstyrelsen overvåger salget af nye personbiler på det danske marked og analyserer udviklingen i brændstofforbrug og dermed CO<sub>2</sub>-udledning.

### En stadig grønnere bilpark

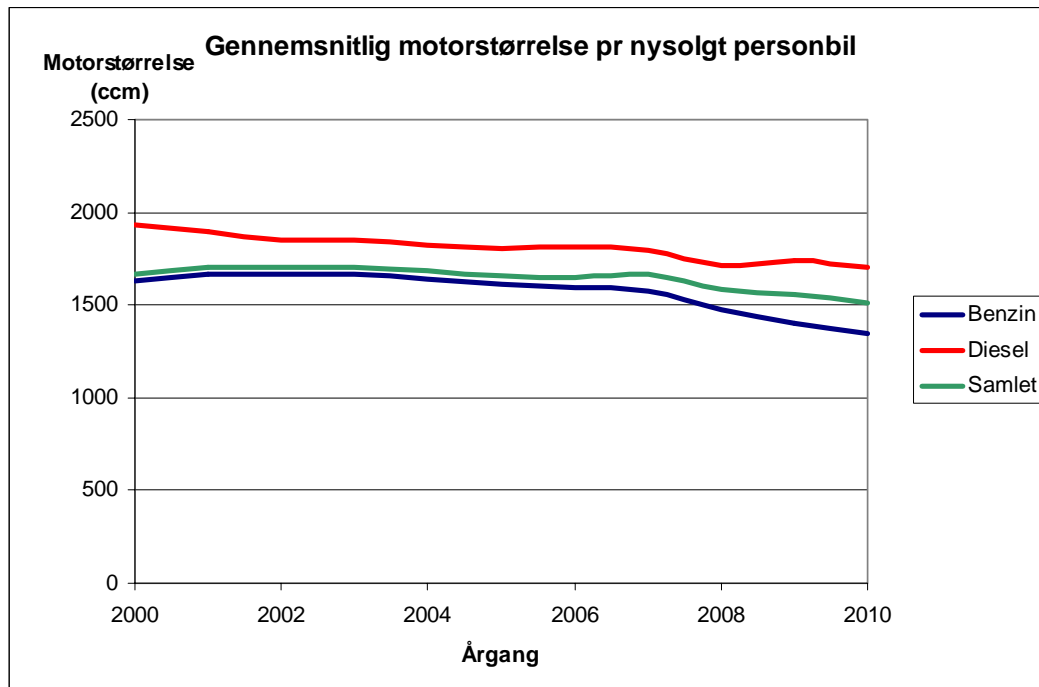
Igen i 2010 faldt den gennemsnitlige udledning af CO<sub>2</sub> fra nye personbiler på det danske marked.



Som det fremgår af kurven ovenfor, er det specielt CO<sub>2</sub>-udledningen fra benzinbiler, der er faldet de senere år. Reduktionen skyldes i høj grad, at bilindustrien har formået at gøre motorerne mere energieffektive. Udbuddet af de energieffektive biler er også vokset betydeligt gennem årene. I dag kan man således købe personbiler i energiklasse A og B, der kan dække langt de flestes behov, hvor man tidligere forbandt energiklasse A biler med små og mindre komfortable biler.

Den øgede andel af dieslbiler er også medvirkende til at trække kurven for den gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning i den rigtige retning, da dieselmotorerne som udgangspunkt er mere energieffektive.

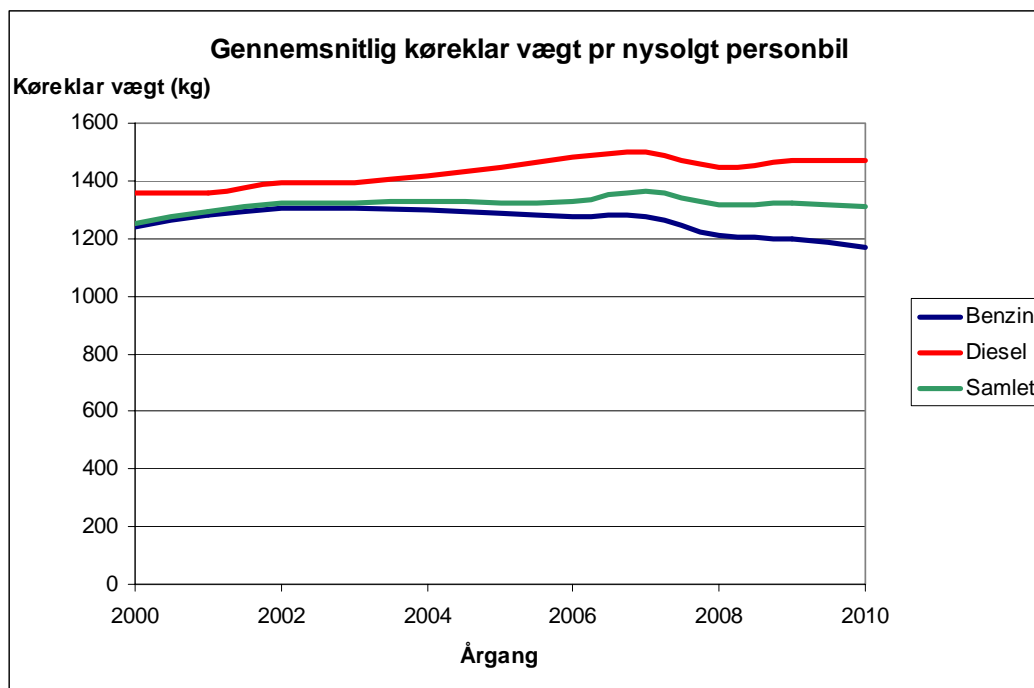
Generelt skyldes den positive udvikling i energiforbrug altså dels bedre teknologi samt en større andel dieslbiler. Men samtidig også en tendens til mindre motorer – også kaldet "down sizing". Den gennemsnitlige motorstørrelse er, som det fremgår af kurven nedenfor, generelt faldet gennem årene.





## Benzinbilerne bliver mindre

Med udgangspunkt i bilens egen vægt ses, at benzinbilernes vægt er faldet betydeligt gennem årene, hvorimod dieselbilernes er steget noget. Ændringerne kan delvis forklares med, at dieselmotoren finder indpas i stadig flere typer af biler, og det er i dag muligt at købe personbiler med dieselmotor i de større og dyrere bilklasser.





## Strammere europæiske krav

I det europæiske samarbejde gøres der vedvarende en indsats for at skabe en mere grøn transportsektor.

### **Fokus på både konventionelle motorer og nye teknologier**

I af EU stilles der i dag bindende krav til bilindustrien. Således må den gennemsnitlige udledning af CO<sub>2</sub> fra nye personbiler ikke overskride 130 g pr kilometer fra 2012. Overskrides denne grænse udløser det bøder til industrien. Vurderingen, af om målene nås, sker på baggrund af rapportering om nybilssalget fra de enkelte medlemslande. I Danmark er det Trafikstyrelsen, der varetager rapporteringen.

Det er en del af EUs strategi, at en CO<sub>2</sub>-reduktion svarende til yderligere 10 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer skal opnås ved brug af en række andre tiltag bl.a.

- Effektivitetskrav til aircondition (klimaanlæg)
- Automatiske dæktryksmålere
- Krav til dæks rullemodstand
- Gearskifteindikatorer, der viser, hvornår det er mest energieffektivt at skifte gear
- Øget brug af biobrændstof

Målsætningen er, at fra 2020 må nye personbiler gennemsnitligt ikke udlede mere end 95 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer.

### **Øgede krav til varebiler**

Hidtil har der ikke været stillet tilsvarende krav til varebiler, som der er til personbiler. Men netop nu foreligger der en forordning i EU, der på tilsvarende vis stiller krav til varebilernes CO<sub>2</sub>-udledning. Således vil der stilles krav om, at varebiler fra 2014 i gennemsnit kun må udlede 175 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer. Som målsætning er grænsen 147 g pr. kilometer i 2020.



## Danske indsatser

I Danmark arbejder vi med adfærdsregulerende afgifter for at den vej at skabe en mere energieffektiv bilpark.

### Grønne afgifter og afgiftsfritagelse

I Danmark gør regeringen brug af økonomiske instrumenter til fremme af mere energirigtige biler og teknologier. I de senere år har registreringsafgiften således været afhængig af bilens brændstofforbrug, og allerede tilbage i 1997 ændredes afgiftssystemet for biler, så man i stedet for vægtafgift betaler en grøn ejerafgift for sin person- og varebil. Afgiften falder ved lavere brændstofforbrug. Nedenfor ses de gældende grønne afgifter.

#### Benzindrevne personbiler

Energiklasse	Kilometer pr. liter	Årlig afgift i kr.
A	Mindst 20,0	510
A	19,9 - 18,2	1.020
B	18,1 - 16,7	1.520
B	16,6 - 15,4	2.020
C	15,3 - 14,3	2.520
D	14,2 - 13,3	3.020
D	13,2 - 12,5	3.500
E	12,4 - 11,8	4.000
F	11,7 - 11,1	4.500
F	11,0 - 10,5	5.000
G	10,4 - 10,0	5.500
G	9,9 - 9,1	6.480
G	9,0 - 8,3	7.500
G	8,2 - 7,7	8.500
G	7,6 - 7,1	9.480
G	7,0 - 6,7	10.480
G	6,6 - 6,3	11.480
G	6,2 - 5,9	12.460
G	5,8 - 5,6	13.460
G	5,5 - 5,3	14.480
G	5,2 - 5,0	15.480
G	4,9 - 4,8	16.460
G	4,7 - 4,5	17.460

#### Dieseldrevne personbiler

Energiklasse	Kilometer pr. liter	Årlig afgift i kr.
A	Mindst 32,1	160
A	32,0 - 28,1	740
A	28,0 - 25,0	1.320
A	24,9 - 22,5	1.960
A	22,4 - 20,5	2.600
B	20,4 - 18,8	3.220
B	18,7 - 17,3	3.860
C	17,2 - 16,1	4.500
D	16,0 - 15,0	5.140
D	14,9 - 14,1	5.780
E	14,0 - 13,2	6.420
F	13,1 - 12,5	7.080
F	12,4 - 11,9	7.720
G	11,8 - 11,3	8.340
G	11,2 - 10,2	9.620
G	10,1 - 9,4	10.920
G	9,3 - 8,7	12.180
G	8,6 - 8,1	13.480
G	8,0 - 7,5	14.700
G	7,4 - 7,0	15.980
G	6,9 - 6,6	17.280
G	6,5 - 6,2	18.540
G	6,1 - 5,9	19.820
G	5,8 - 5,6	21.140
G	5,5 - 5,4	22.400
G	5,3 - 5,1	23.780

Satserne for vægtafgift kan du finde på [www.skat.dk](http://www.skat.dk)



## Synlighed og oplysning

Danmark har siden 1997 haft krav om, at nye personbiler, der udstilles til salg, skal have synligt energimærke. I 2010 blev regelsættet udvidet til også at gælde varebiler.

### Fokus på både energi og sikkerhed

Det danske energimærke er unikt, da det både indeholder oplysninger om energiforbrug samt angiver bilens sikkerhedsniveau. Alle nye person- og varebiler, der udbydes til salg, skal være forsynet med et energimærke, som det der er vist nedenfor.

Udover krav om energimærke er der i Danmark også krav om, at alt salgsmateriale omhandlende nye biler, skal oplyse bilens brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning pr. km, ligesom materialet skal være forsynet med den pilemarkering, der passer til de viste bilmodeller.

<b>Energi</b>		<b>Billogo</b>
Personbil/Varebil Diesel/Benzin		
Mærke		
Model		
<p>Lavt forbrug</p> <p>A B C D E F G</p> <p>Højt forbrug</p>	<p>A</p>	
Brændstofforbrug i km pr. liter ifølge officiel typegodkendelse	X	
CO <sub>2</sub> -udslip i gram pr. km	Y	
<b>Økonomioplysninger</b> Ejerafgift pr. år Brændstofforbrug i kr. pr. år Beregnings eksempel ved 2X.000 km og X,XX kr./liter Privatberytelse af varebiler udløser ekstra årlig afgift	Z W	
<b>Sikkerhed</b> Færdselsstyrelsens vurdering af bilens sikkerhed på basis af Euro NCAP, tilpasset danske versioner Nærmere oplysninger findes på <a href="http://www.bilviden.dk">www.bilviden.dk</a>	☆☆☆☆☆	
<b>Partikelfilter</b> Biler uden filter pålægges årlig partikeludledningsafgift	Ja	

En oversigt over brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning for alle nye personbiler fås gratis på alle salgssteder og findes på [www.bilviden.dk](http://www.bilviden.dk)

Ud over bilens oplyste brændstofforbrug spiller også køremåde en rolle for en bils faktiske brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning. CO<sub>2</sub> er den drivhusgas, der er hovedansvarlig for den globale opvarmning. Forbrug til klimaanlæg og lignende indgår desuden ikke i oplysningerne om brændstofforbrug.

Dieselbiler, der ikke er forsynet med partikelfilter, er mere sundhedsskadelige end benzinbiler.

I 2010 har Trafikstyrelsen tillige gennemført oplysningskampagner, der havde som mål at skabe kendskab blandt forbrugerne til den danske mærkningsordning.

Oplysningskampagnerne vil fortsætte i 2011 og 2012.





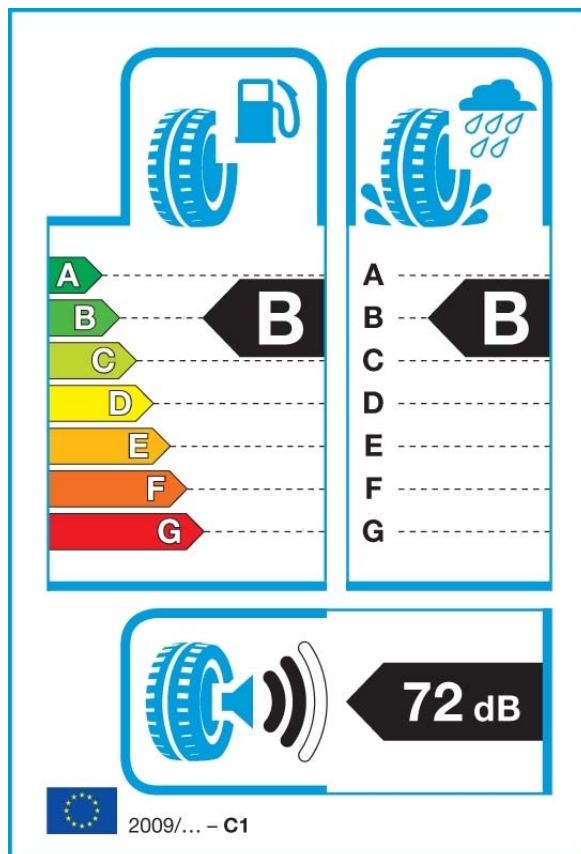
## Øvrige tiltag for en grønnere transport

Regeringen har gennemført en række andre tiltag, som skal sikre en endnu grønnere bilpark fremover.

### Afgiftsfritagelse, tvungen iblanding og dækmærkning

Der er iværksat en række tiltag, der på både kort og langt sigt vil være medvirkende til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren. Således har regeringen besluttet, at elbiler og brintbiler er fritaget for afgifter til og med 2015. Initiativet skal hjælpe disse nye klimavenlige teknologier i gang på det danske marked.

I EU har man vedtaget et direktiv, der stiller krav om, at 10 % af energibehovet i transportsektoren fra 2020 skal dækkes af vedvarende energi. Direktivet er i Danmark gennemført ved lov om tvungen iblanding af biobrændstof. Således har olieselskaberne siden 2010 iblandet bioethanol i benzinen, og i 2011 vil der være biodiesel iblandet alt diesel til biler i Danmark.



Dæks rullemodstand har stor betydning for brændstofforbruget. Den vigtigste faktor i den sammenhæng er naturligvis at tjekke sit dæktryk. Men der er forskel på de enkelte dæks rullemodstand og dermed energiforbruget. Derfor er der i EU vedtaget en tvungen energimærkningsordning. Det betyder, at fra 2012 vil forbrugerne kunne finde energimærket på alle nye dæk og således få et indtryk af, hvor energieffektivt dækket er.

Mærket ses til venstre.

Trafikstyrelsen overvåger den danske bilparks CO<sub>2</sub>-udledning. I perioden 2000-2010 er den gennemsnitlige udledning reduceret med mere end 25 % for nye biler på det danske marked.

*Trafikstyrelsen  
Gammel Mønt 4  
DK-1117 København K.*

*info@trafikstyrelsen.dk  
www.trafikstyrelsen.dk*