



Klima-, Energi- og Bygningsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Stormgade 2-6
1470 København K
Tlf. 3392 2800
Fax 3392 2801
kemin@kemin.dk
www.kemin.dk

Klima-, Energi- og Bygningsudvalget har i brev af 2. august stillet mig følgende spørgsmål 199 alm. del, stillet efter ønske fra Lars Chr. Lilleholt (V), som jeg hermed skal besvare.

Ministeren

Dato: 15. august 2012

J. nr. 2012 - 4491

Spørgsmål 199:

Ministeren bedes redegøre for, om dieslbiler i almindelighed er mere eller mindre miljøvenlige end benzinbiler.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som er ressortmyndighed vedrørende luftforurening, og styrelsen har oplyst følgende, som jeg kan henvise til:

"På nuværende tidspunkt, og på baggrund af den bilpark vi har i dag, må dieslbiler anses for de mest forurenende. Nye dieslbiler med partikelfilter har fået reduceret partikeludledningen, men der er stadig udfordringer med deres udledning af NO_x, som er betydeligt højere end benzinbilers.

Siden starten af 1990'erne har person- og varebenzinbiler haft emissionskrav svarende til, at de skulle have efterbehandlingsudstyr (3-vejskatalysator). De europæiske krav til luftforureningen fra benzinbiler er gradvist blevet skærpet, og det samme er effektiviteten af katalysatoren. Langt de fleste benzinbiler har derfor i dag en minimal luftforurening.

Der er dog for nogle benzinbiler (benzinbiler med direkte indsprøjtning, der giver bedre energieffektivitet), fundet udledninger af partikler, der overskrider grænseværdien for dieslbiler. Derfor er der i EU fastsat en enslydende grænseværdi for partikelantal for benzinbiler med direkte indsprøjtning som for dieslbiler, dog med forskudt ikrafttrædelsestidspunkt. Benzinbiler med direkte indsprøjtning udgør imidlertid kun en lille andel af benzinbilerne i Danmark.

Dieslbiler har højere udledning af sodpartikler og kvælstofoxider (NO_x) sammenlignet med benzinbiler med katalysator, og de bidrager derfor i højere grad til luftforureningen i Danmark.

Fra 2011 er alle nye dieselpersonbiler forsynet med et effektivt fabriksmonteret partikelfilter, der nedbringer partikeludledningen med op mod 98 % (også de ultrafine partikler). Diesebiler har dog stadig en høj udledning af kvælstofoxider (NO_x-er).

Som for benzinbiler er der fastsat europæiske standarder for luftforureningen fra diesebiler, og standarderne er gradvist blevet skærpet. Test af diesebiler under virkelige kørselsforhold viser dog, at en stor del af bilerne har en udledning af NO_x, der er op til 10 gange højere end grænseværdien.

Når en ny EU standard, som stiller skrappe krav til diesebilers NO_x-udledning, træder i kraft i 2015, forventes diesebilerne stort set være på niveau med benzinbilerne for så vidt angår udledningen af NO_x."

Hvad angår drivhusgasser, udleder diesebiler generelt mindre heraf end benzinbiler pr. km, da dieselmotoren er mere effektiv end benzinmotoren, jf. min besvarelse af spørgsmål 195.

Med venlig hilsen

Martin Lidegaard