



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 17. maj 2016

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 792 (MOF alm. del) stillet den 20. april 2016.

Spørgsmål nr. 792

Hvad koster det danske samfund i kroner og øre, at EU-lemper kravene til NO_x-udledningen fra dieslbiler og dermed giver bilproducenterne lov til at overskride de tidligere krav, i forhold til hvis producenterne havde overholdt kravene?

Svar

Der er ikke tale om en lempelse af de krav til NO_x-udledningen fra dieslbiler, som er fastsat i forordning nr. 715/2007/EU, og som bilerne skal overholde ved laboratorietest. Tværtimod er der tale om, at EU-testkravene er blevet strammere, hvilket vil medføre en samfundsøkonomisk gevinst.

Baggrunden er, at det har vist sig, at der var stor forskel på køremønstret i laboratorietesten og det faktiske kørselsmønster på vejene. Derfor er der udviklet en supplerende test kaldet "Real Driving Emissions". I svar til Transport- og Bygningsudvalget 2015-16 TRU alm. del endeligt svar på spørgsmål 282 er der gjort nærmere rede for, hvad den nye supplerende test indebærer. Som det fremgår heraf, skal bilerne fremover testes både ved bykørsel, landevejskørsel og på motorvejene. En testtur tager mellem 90 og 120 minutter, og bilerne har måleudstyret i bagagerummet, når de kører. Sådanne målinger er ikke lige så præcise som i et laboratorium, og derfor har det været nødvendigt at fastsætte en usikkerhedsmargin.

Danmark har arbejdet for at få en så lav usikkerhedsmargin og så hurtig ikrafttrædelse som muligt. Derfor havde regeringen gerne set, at de nye test var endnu mere ambitiøse og med kortere indfasningstid, men det, der er besluttet, er et stort skridt i den rigtige retning.

Den nye EU-regulering forventes at medføre en reduktion på mere end 7.000 tons om året i NO_x-udslippet fra nye dieslbiler i Danmark frem mod 2030 i forhold til status quo. Reguleringen kan endvidere anslås til at give en samfundsøkonomisk gevinst på omkring 0,5 mia. kr. om året i Danmark, som følge af den samlede reduktion i hele Europa. Gevinsten stiger i takt med at de nye biler, der skal leve op til reglerne, kommer på markedet.

Esben Lunde Larsen

/

Michel Schilling