

## Bakgrund och metod

Bakgrund och metod:

### **Om säkerheten och bränsleförbrukningen i de svenska bilparkerna – inom näringslivet och offentlig sektor**

#### **Bakgrund**

De bilval som görs idag kommer ha effekt på den svenska bilparken i många 15–20 år framöver. I genomsnitt används en bil i 17 år innan den skrotas. Därför är det av stor vikt att de nya bilar som köps har både en säkerhet av högsta klass och låg bränsleförbrukning. Genom att göra medvetna bilval kan vi både som individer och stora organisationer göra en insats som får god effekt på både trafiksäkerheten och miljön under många år.

Hälften av nybilsinköpen görs av icke privata köpare såsom företag, landsting, kommuner och statliga verk. Det ger dessa ett särskilt ansvar för de bilinköp som görs, men också en stor möjlighet till påverkan av framtidens trafikmiljö. Det gäller såväl trafiksäkerhet som utsläpp av växthusgaser. Genom att upprätta policier för upphandling nya bilar kan man styra båda dessa faktorer. Flera företag har redan fungerande upphandlingspolicies, men det krävs att de ständigt ses över för att alltid göra bästa möjliga bilval.

Syftet med denna studie är att spegla företagens, landstingens, kommunernas och de statliga verkens bilköp för att se vilken säkerhets- och miljöstandard bilarna har. Det speglar också potentialen till förbättring. Vi hoppas också att studien ska leda till att fler blir uppmärksamma på vilken förbättrad trafikmiljö, både i fråga om trafiksäkerhet och miljö, man som bilköpare kan bidra till genom att sätta stora krav på de bilar man köper in.

#### **Material och metod**

Studien omfattar de nybilregistreringar som gjordes år 2003. De registrerade bilarna har identifierats och klassats vad gäller säkerhetsstandard och bränsleförbrukning. De registrerade ägarna har identifierats via sina organisationsnummer.

Bilarnas modell, med tillhörande säkerhetsstandard och bränsleförbrukning, har identifierats med hjälp av data från Autograph bilfakta, Bil Sweden (Branschdata) och Bilregistret. Säkerhetsstandarderna har klassats med hjälp av krocktestresultat från EuroNCAP, samt resultat från Folksams rapport ”Hur säker är bilen?”, baserad på verkliga olyckor.

Det finns cirka 800 000 företag inregistrerade i Sverige. För att få ett hanterligt antal att redovisa har vi i studien begränsat oss till företag med mer än 50 anställda. Inklusiva dotterföretag innebär det cirka 17 000 företag. I tabellerna redovisar vi de företag som köpt eller leasat minst 25 bilar under 2003. Självfallet är det lika viktigt för mindre företag att bilinköp görs efter principen ”Säkert och hållbart”. Dock blir det statistiska underlaget för litet att redovisa för dessa.

## Bakgrund och metod

Företag anknutna till bilförsäljning och biltillverkning av ett visst märke har inte tagits med i analysen. Inte heller sådana företag eller statliga verk som har behov av en viss typ av bilar, som Rikspolisstyrelsen och vaktbolag. Vi redovisar inte heller de bilar som inregistrerats på ett leasingföretag utan angivande av vilket företag som brukar bilen.

Ett fåtal bilar (drygt fyra procent) har på grund av otillräcklig information i databaserna inte gått att identifiera ner på modellnivå och motorstyrka. Dessa bilar har exkluderats i redovisningen.

### Betygsättning

Resultatet redovisas genom en sammanvägd procentsats av säkerhet och bränsleförbrukningsnivå. 100 procent ger högsta betyg (5) och noll procent ger lägsta betyg (0). I tabellerna framgår även de separata betygen för säkerhet respektive bränsleförbrukning.

För att studera säkerhets- och miljöstandarden sattes olika krav upp enligt nedan.

### Säkerhetskrav

#### *Hög säkerhet*

- Minst 30 procent bättre än medelbilen enligt Folksams säkerhetsranking ”Hur säker är bilen?”.
- Om bilen inte är säkerhetsklassad av Folksam, ska bilen ha minst fyra stjärnor enligt Euro-NCAP:s krockprovsnorm.
- Bilen ska vara utrustad med ett speciellt whiplashskydd utöver ett traditionellt huvudstöd/nackstöd. Detta krav gäller dock ej minibussar eftersom ingen minibuss har sådant skydd.

#### *Ej tillräcklig säkerhet*

Ej tillräcklig säkerhet klassas om bilen ej klarar kraven ovan.

Skulle alla välja en bil med den absolut bästa säkerheten så skulle antalet döda och skadade i trafiken i ett slag minska med 30 procent. Det finns en rad oberoende konsumenttester att tillgå vid köp av ny bil. Den största är EuroNCAP som kontinuerligt krocktestar nya bilmodeller och publicerar resultaten. I Sverige deltar Vägverket i testerna. Resultaten finns att läsa på [www.vv.se](http://www.vv.se) eller [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com). Dessutom publicerar Folksam kontinuerligt resultat från verkliga olyckor. Testerna publiceras vartannat år och finns på [www.folksam.se](http://www.folksam.se).

### Miljökrav

- Ett högsta bränsleförbrukningskrav finns för varje storleksklass. Dessa krav bygger på de bränsleförbrukningsmål som bilindustrin och EU enats om för genomsnittsbilen år 2008. De nivåer för bränsleförbrukning som använts vid bedömningen är de som gällde för 2002. (2003 års nivåer tillämpades inte förrän hösten 2003.) Målet är 5,9 liter per 100 kilometer Förbrukningskraven ligger i två nivåer, se tabellerna nedan.
- Dieselmotorer godkänns men med strängare bränsleförbrukningskrav än bensinmotorer. I varje storleksklass är högsta tillåtna förbrukning 20 procent lägre än för bensinmotorer. Denna nivå ger lägre utsläpp av koldioxid än för motsvarande bensindrivna bilar.

## Bakgrund och metod

- Bränslekraven publiceras årligen i en folder kallad "Säkert och hållbart".

### *Låg förbrukning*

<b>Storleksklass</b>	<b>Bensin l/100 km</b>	<b>Diesel l/100 km</b>
Småbilar	6,4	5,0
Mindre familjebilar	7,5	5,8
Familjebilar	8,3	6,4
Större familjebilar	9,3	7,2
Minibussar	10,0	8,0

### *Hög förbrukning*

Högre förbrukning än ovanstående förbrukningskrav.

### **För ytterligare information, kontakta:**

Anders Kullgren, forskningschef Folksam, tel 08-772 74 35, mobil 0708-31 68 35

Jan Snaar, miljöchef Folksam, tel 08-772 65 63, 070+8-31 69 63

Presschef: Lars Åkerkvist, tel 08-772 60 77, 0708-31 60 07