



Udviklingen i energieffektiviteten næsten gået i stå

En ny bil fra 2002 kører 0,7 km længere på literen end en ny bil fra 2000

Den gennemsnitlige energieffektivitet er 14,9 km/l for biler nyregistreret i 1. halvår af 2002 mod 13,0 km/l for biler nyregistreret i 2. halvår af 1997. Det svarer til en stigning på 14,4 pct. Energieffektiviteten er de seneste to år dog kun forbedret for dieselbilerne, mens benzinbilernes energieffektivitet er uændret.

Gennemsnitlig energieffektivitet for nye benzin- og dieseldrevne personbiler

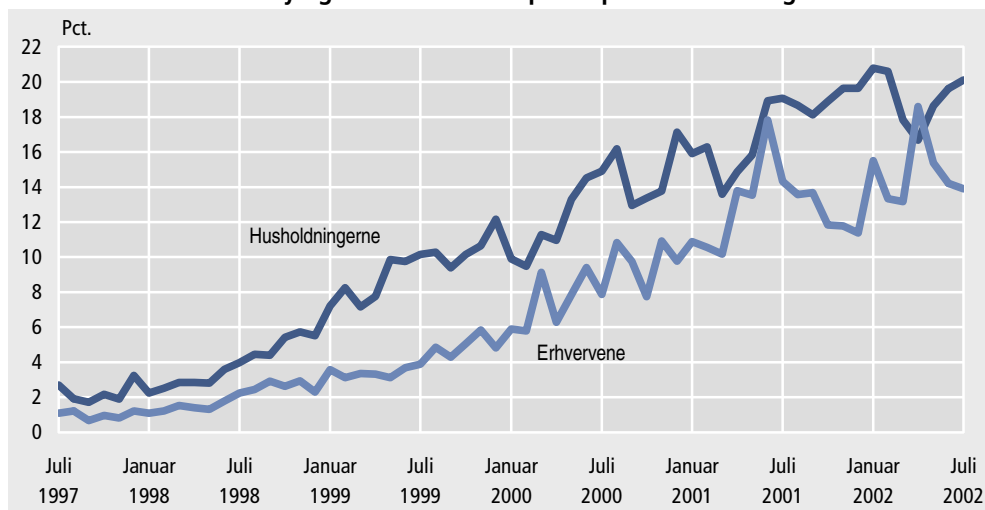
	1997	1998	1999	2000		2001		2002	1997	
	2. halvår			1. halvår	2. halvår	1. halvår	2. halvår	1. halvår	-2002	
	km/l									pct.
Personbiler i alt	13,0	13,3	13,9	14,2	14,4	14,6	14,7	14,9	14,6	
I husholdningerne	13,3	13,6	14,2	14,6	15,1	15,0	15,6	15,4	15,2	
I erhvervene	12,3	12,6	13,0	13,6	13,4	13,9	13,7	14,2	15,0	
Benzinbiler i alt	13,0	13,2	13,5	13,7	13,6	13,8	13,6	13,8	6,4	
I husholdningerne	13,3	13,4	13,8	14,0	14,1	14,1	14,1	14,1	6,2	
I erhvervene	12,3	12,5	12,8	13,1	12,9	13,3	12,9	13,3	8,6	
Dieselbiler i alt	16,6	17,3	18,1	18,6	20,1	19,2	20,8	20,3	22,3	
I husholdningerne	17,0	17,5	18,3	18,6	20,8	19,8	21,8	20,9	22,9	
I erhvervene	15,2	16,6	17,4	18,8	18,7	18,2	18,8	18,8	23,6	

Anm. Tallene omfatter personbiler til privat personbefordring.

Dieselbilerne kører 1,7 km længere på literen end i 2000...

Den kraftige stigning fra 16,6 km/l til 20,3 km/l i energieffektiviteten for dieselbiler fra 1997 til 2002 afspejler, at dieselversionerne med høj energieffektivitet i segmenterne af små og mellemstore biler er blevet populære hos køberne.

Dieselbilernes andel af nyregistrerede biler til privat personbefordring. 1997-2002



... mens benzinbilerne kun kører 0,1 km længere end i 2000, ... Den samme udvikling gør sig ikke gældende for de nyeste benzinbiler, hvor energieffektiviteten kun er 13,8 km/l, svarende til en stigning på 6,4 pct. i forhold til 1997. Den moderate stigning er bl.a. en følge af, at benzinbilernes egenvægt er steget en del i den samme periode.

... og det har fået mange købere til at foretrække diesel Når dieselbilernes andel af nyregistreringer er steget fra 1,9 pct. i 1997 til 17,6 pct. i 2002, er årsagen hovedsagelig, at de nye dieselmodellens gode energieffektivitet i samspil med fordelagtige brændstofpriser har gjort det økonomisk fordelagtigt for mange købere at vælge diesel frem for benzin.

Derimod synes afgiftssystemet og de øvrige driftsøkonomiske forhold ved at vælge diesel ikke økonomisk at have understøttet et ændret valg af drivmiddel.

Et bilkøb er en afvejning af mange forskellige forhold Købet af en ny bil er for de fleste en proces, hvor en lang række ofte sammenhængende forhold afvejes mod hinanden. På den ene side har køberne nogle behov og ønsker om størrelse, driftssikkerhed, køreegenskaber, kørselsbehov, sikkerhedsudstyr, design, komfort, mærke, miljøvenlighed og ydeevne mv. Behovene og ønskerne har på den anden side nogle økonomiske dimensioner i form af prisen på bilen, brændstofudgift, energiafgift, forsikring, afskrivning/gensalgsværdi, reparation og service mv.

Tungere biler vigtigere end langt på literen En samlet vurdering af udviklingen i de købte bilers vægt og energieffektivitet peger ikke på, at bilkøberne i de forløbne 5 år har opprioriteret energieffektivitetsaspektet på bekostning af de vægtmæssigt betydende aspekter som størrelsesforhold (bl.a. plads og udnyttelsesmuligheder), sikkerhedsudstyr og de mere udefinérbare begreber "kvalitet" og komfort. Specielt for benzinbilerne er der tvært imod tale om, at en stor del den tekniske forbedring af energieffektiviteten er blevet anvendt til at købe tungere biler.

Definitioner Målet for energieffektiviteten - *km/l* - er fastlagt ud fra et omfattende EU-regelsæt. I dette er fastlagt en række standardiserede målinger, som alle nye personbiler skal gennemgå. Målet er et sammenevjet udtryk for brændstofforbruget for en fast kombination af kørselstyper og -længder (by- og landevejskørsel mv.) med bestemte hastigheder.

Det skal bemærkes, at værdierne fastsat efter det nye mål ikke er sammenlignelige med de forskellige mål, der har været oplyst for bilernes energieffektivitet før den 1. juli 1997. Det er ikke muligt at omregne de gamle mål til det nye mål.

Mere information En mere detaljeret artikel om emnet offentliggøres i serien *Transport* (Statistiske Efterretninger) samtidig med denne offentliggørelse af hovedresultaterne.

Få mere information om afgifter og energi- og miljøråd ved bilkøb på Færdselsstyrelsens hjemmeside på www.fstyr.dk

Kilder og metoder Beskrivelse heraf findes i ovennævnte artikel.

Næste offentliggørelse Energieffektiviteten for nyregistrerede personbiler 1997-2003 forventes offentliggjort ultimo september 2003.

En tilsvarende opgørelse for perioden juli 1997 til juni 2001 er offentliggjort i *Nyt* nr. 397, 2001.

Henvendelse Søren Dalbro, tlf. 39 17 34 16, sda@dst.dk

Planlagte offentliggørelser

I perioden 28. september – 4. oktober 2002 planlægger vi at offentliggøre nedenstående numre af *Nyt fra Danmarks Statistik*. Planlagte udgivelser ét år frem finder De på www.dst.dk/planlagte (herunder visse økonomiske serier tre måneder frem i henhold til IMF's standard).

Nyt fra Danmarks Statistik udkommer dagligt kl. 9:30 og kan læses på vores hjemmeside på www.dst.dk/nyt. De kan også bestille abonnement på *Nyt fra Danmarks Statistik* på tlf. 39 17 30 20 eller publsalg@dst.dk

Dato	Titel	Nr.	Forrige offentliggørelse
30-09-2002	Firmaernes køb og salg juni-juli 2002	393	nr. 347, 29-08-2002
30-09-2002	Konjunkturbarometer for bygge- og anlægsvirksomhed september 2002	394	nr. 350, 30-08-2002
30-09-2002	Konjunkturbarometer for industri september 2002	395	nr. 351, 30-08-2002
30-09-2002	Konjunkturbarometer for serviceerhverv september 2002	396	nr. 352, 30-08-2002
03-10-2002	Udbetalinger af arbejdsløshedsdagpenge august 2002	397	nr. 358, 05-09-2002
04-10-2002	Varig hjemmehjælp marts 2002	398	nr. 427, 11-10-2001

© Danmarks Statistik 2002
ISSN 0106-9799 (trykt udgave)
ISSN 1601-1015 (netversion)