



Björn Hugosson
Projektledare
Telefon 08-508 28 940, 076-122 89 40
bjorn.hugosson@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och Hälsoskyddsnämnden

SLUTRAPPORT FÖR KLIMP-PROJEKT NR 10 "FLER MILJÖBILAR I STOCKHOLM"

Förslag till beslut

- 1 Godkänna förvaltningens redovisning av projektet.
- 2 Överlämna rapporten till Stadsledningskontoret som slutrapportering av projektet

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Bakgrund

År 2004 var andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen bara 1,9%. De ekonomiska incitamenten var svaga och många bilköpare upplevde merkostnaden för miljöbilar som ett allvarligt hinder. Detta gällde i synnerhet fordon som ej är förmånsbilar t ex olika typer av nyttofordon. Miljöbilar som förmånsbil har skattelättnader vilket gör dem mer attraktiva, särskilt för föraren. Inom taxisektorn var utvecklingen särskilt långsam, bara enstaka miljötaxibilar rullade i testsyfte. Till detta kom ett osäkert andrahandsvärde vilket ledde till en totalkostnadskalkyl som avskräckte många företag från att ta risken att investera i miljöfordon. Miljöförvaltningen initierade då ett projekt för att mildra problemet med höga kapitalkostnader och ansökte om KLIMP-medel för denna satsning.

Det aktuella projektet "Fler miljöbilar i Stockholm" inriktades på att göra en riktad insats mot företagsägda bilar i Stockholm med stort transportarbete (mer än 30 000 km/år). Särskilda målgrupper var taxi, bud-, pool-, service- och hyrbilar. Satsningen innebar att ett inköpsbidrag på 30% av merkostnaden för miljöfordonet (med ett beloppstak på 10 000 kr för personbilar och 18 500 för transportbilar) betalades ut till företaget som köpt fordonet.

Som motprestation angavs i avtalet med respektive företag att man förband sig att till övervägande del tanka med det förnybara bränsle fordonet var avsett för och besvara enkäter kring tankning, körsträcka, tekniska problem etc. för att underlätta uppföljningen av projektet.

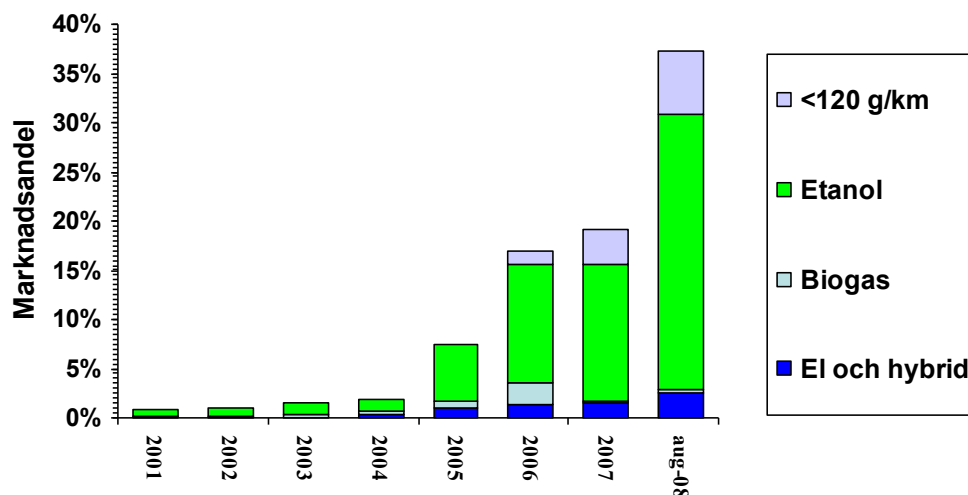
Åtgärden gjordes inom ramen för Miljöbilar i Stockholm och kan därför ses som en insats som gjorts parallellt med informationsarbete och EU-projekt kring miljöbilar och miljöbränslen.

Förvaltningens synpunkter

Inom åtgärden har inköpsbidrag förmedlats till företag som köpt miljöfordon i Stockholm under perioden 1 jan 2005-15 maj 2007. Sammanlagt har 784 fordon beviljats bidrag inom områdena taxi, hyrbil, transport och service. Tack vare att miljöfordonen haft lägre merkostnad än förväntat har medlen räckt till fler fordon och större miljöeffekt än vad som angivits i ansökan. Reduktionen av koldioxid blir ca 15 000 ton/år. Även utsläppen av NOx och partiklar har minskat.

Åtgärdens miljömerkostnader blev 13,6 MSEK varav 13,2 MSEK togs av de företag som köpte miljöbilarna och 0,4 MSEK av Miljöförvaltningen i form av arbetstid. Projektets budget för miljömerkostnader var 12,5 MSEK men tack vare beloppstaket för bilbidraget har de beviljade KLIMP-medlen 3,75 MSEK räckt trots att miljömerkostnaden överskred budget. Miljöförvaltningens budget för handläggning, dekalering och utvärdering har hållits.

Under projekttiden 2005-2008 har marknaden för miljöbilar utvecklats kraftigt. Figuren nedan visar försäljningsandelen i Stockholms län.



Det är många faktorer som drivit fram denna starka tillväxt t ex skatteförmåner och det är svårt att avgöra delbetydelsen för KLIMP-bidraget. Klart är dock att KLIMP-bidraget haft en tydligt pådrivande roll, framför allt i omställningen till miljöbilar i taxisektorn i Stockholm. Direktkontakter togs med de stora taxibolagen inför åtgärden för att lansera bidragsmöjligheten, och därför var åtgärden en del av beslutsunderlaget när taxibolagen

började anskaffa miljöbilar i större skala under vintern 2005/2006. Hur stor del av beslutet som berodde på bidraget är mycket svårt att säga eftersom flera andra incitament fanns samtidigt t ex bonus för miljöbilar i färdtjänsten, miljötaxi på Arlanda och miljökrav i offentliga upphandlingar. På så sätt kan åtgärden sägas ha ingått i ett ”paket” av stimulansåtgärder som sammantaget hade en mycket pådrivande roll. Under 2006 ökade antalet miljötaxibilar i Stockholm från 50 till 450. Taxisektorns struktur med många små åkerier har haft betydelse på så sätt att ett inköpsbidrag på 2000-10 000 kr är viktigt för ett litet åkeriföretag med små ekonomiska marginaler. Miljöförvaltningens handläggare har under projektperioden haft ett stort antal telefonkontakter med taxiåkare som vittnat om bidragets betydelse, både inför inköpsbeslutet och som kompensation för tidsförluster pga bristfällig infrastruktur för tankning av miljöbränslen.

Även hyrbilssektorn har påverkats av åtgärden. Ett antal hyrbilsföretag har inom ramen för åtgärden anskaffat ett större antal miljöbilar i klump, och vid dessa investeringsbeslut har bidraget haft en klar betydelse.

Slutsatser är att inköpsbidrag kan ha god effekt på försäljningen av miljöbilar, särskilt inom användargrupper med hög kostnadskänslighet som t ex taxi. Inköpsbidrag är också ett sätt att skapa uppmärksamhet kring miljöbilar. En tredje effekt är att avtalet med företagen gör det möjligt att samla in erfarenheter och driftdata för en noggrannare uppföljning och även att få direktkontakt med användare som kan vittna om hur t ex utbyggnaden av tankställen fungerar i praktiken. Handläggningen av bidraget har varit mer arbetskrävande än förväntat och bör förenklas i ev fortsatta satsningar. En avsevärd svårighet har varit att förutsäga vilka miljöfordon som kommer att köpas och vilka företag som kommer att söka bidraget. Det har bl a lett till svårigheten att klart och tydligt säga hur länge bidragsmöjligheten kommer att finnas kvar och hur många bilar det räcker till.

En intressant parallell är att regeringen i april 2007 införde en miljöbilspremie på 10 000 kr för privatpersoner som köper miljöbil. Utformningen av denna satsning är i linje med Miljöförvaltningens slutsatser, nämligen att bidraget riktas till användare med hög kostnadskänslighet som annars skulle ha svårt att köpa miljöbil. Vägverket, som administrerar premien, har också lagt upp en automatiserad handläggningsfunktion som innebär att premien utbetalas till registrerad ägare efter sex månader utgående från att miljöbilen registrerats i bilregistret. Ingen ansökan krävs sålunda och heller ingen traditionell handläggning.

Eftersom försäljningen av miljöbilar är så kraftig idag ser Miljöförvaltningen ingen direkt anledning att ansöka om ett liknande fortsättningsprojekt. Däremot behöver man bevaka hur miljöbilsmarknaden utvecklar sig, i synnerhet vad gäller tunga miljöfordon inom t ex varudistribution. Där är merkostnaden och tillgången på lämpliga fordonsmodeller en klart begränsande faktor.



Slut

Bilagor

- | | |
|----------|--|
| Bilaga 1 | Slutrapport för "Fler miljöbilar i Stockholm", KLIMP nr 10 |
| Bilaga 2 | Miljöeffekter för "Fler miljöbilar i Stockholm", KLIMP nr 10 |