

Handläggare
Eva Sunnerstedt
Telefon: 08-508 28 913

Till
Miljö-och hälsoskyddsnämnden
2014-06-17 p 14

Redovisning av rapport: Hur får vi fler miljöbilar?

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna rapporten
2. Överlämna rapporten till Näringsdepartementet för kännedom med anledning av SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Stadens mål för miljöbilsarbetet är att 20 % av nybilsförsäljningen i länet ska vara miljöbilar år 2015. Nybilsförsäljningen av miljöbilar går inte i den takt som staden önskar. Under 2013 såldes 82 904 bilar i Stockholm län. Av dessa var 10 665 miljöbilar, 13 procent av försäljningen. Den studie som redovisas här, och som utförts av WSP Analys och Strategi på uppdrag av miljöförvaltningen, har fokuserat på nybilsköpare som valt att köpa en icke miljöbil. Syftet har varit att ta reda på vad det är som gör att nybilsköparna inte väljer miljöbilar och vad som skulle behöva göras för att få dem att köpa en miljöbil.

Inom ramen för utredningen om en fossilfri fordonsflotta som resulterade i SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg fanns ambitionen att ta fram ett liknande underlag men av olika anledningar kom inte detta till stånd.

Vad är en miljöbil?

Det finns för närvarande två olika nationella regelverk som definierar miljöbilar: vägtrafikskattelagen samt inkomstskattelagen. Synen på vad en miljöbil är skiljer sig åt i dessa två lagar. Regeringen har även antagit ytterligare en definition för så kallade supermiljöbilar. Utöver detta har många kommuner även egna miljöbilsdefinitioner.

Stockholm följer vägtrafikskattelagens miljöbilsdefinition
Kommunfullmäktige i Stockholms stad beslutade våren 2013 att Stockholms stads förvaltningar och bolag ska följa den skärpta miljöbilsdefinition som regeringen införde 1 januari 2013 (SFS 2006:227)

Enligt vägtrafikskattelagen får miljöbilar fem års befrielse från vägtrafikskatt. Från och med 1 januari 2013 förändrades definitionen. Miljöbilsgränsen bestäms numera dels av bilens vikt och dels av vilket drivmedel den går på.

En bil som går på bensin eller diesel och har tjänstevikten 1372 får släppa ut högst 95 gram koldioxid per kilometer för att betecknas som miljöbil. Går den istället på etanol eller fordonsgas får den släppa ut högst 150 gram koldioxid per kilometer. Detta speglar att koldioxidsläppen från dessa bilar är av förnybart ursprung.

Tyngre bilar får ha högre utsläpp, lättare får lägre miljöbilsgräns. Den exakta utsläppsgränsen bestäms dock av bilens vikt. Även minibussar och lätta lastbilar omfattas av reglerna.

Så här görs beräkningen: Tag bilens tjänstevikt i kilo minus 1372. Summan kan förstås bli både minus eller plus. Multiplicera med 0,0457. Lägg sedan till 95.

För bilar som drivs med biodrivmedel är formeln istället $150 \text{ g/km} + 0,0457 \times (\text{Tjänstevikt} - 1372)$.

Om tillverkarens siffra för CO₂-utsläppet ligger under detta så är bilen en miljöbil. Det går även att titta på www.miljofordon.se och söka fram vilka bilar som uppfyller lika miljöbilsdefinitioner.

Prisskillnad mellan en miljöbil och en icke miljöbil

Priset på en miljöbil och motsvarande bensinbil är mellan 0 kr och ca 200 000 kr beroende på miljöbilstyp. Etanolbilar (E85) har i

princip ingen merkostnad, biogas och dieselbilar har mellan 20 och 50 000 kr merkostnad och elbilar har upp till ca 200 000 kr merkostnad.

Sammanfattning av rapporten:

Resultat privatbilister som nyligen köpt en icke-miljöbil

Det finns en vilja att vara miljövänlig men inte om det innebär en ökad kostnad. Intresset för att skaffa en miljöbil ökar ju mer erfarenhet man har av miljöbilar. De som ägt eller disponerat en miljöbil var överlag nöjda med miljöbilen och valet stod i högre grad mellan en miljöbil och bilen man slutligen köpte. Om bara miljöbilar fanns på nybilsmarknaden så hade enbart 2 procent avstått från att köpa en ny bil, d.v.s. intresset för att köpa en ny bil skulle inte minska märkbart. De miljöbilar som i dagsläget skulle vara mest intressanta är:

1. elhybridbil
2. snål dieselbil
3. laddhybridbil
4. snål bensinbil

Resultat förmånsbilister som nyligen köpt en icke miljöbil

De intervjuade förmånsbilisterna anser att de ekonomiska incitamenten är drivande. Incitament som förmånsbilisterna upplever som viktiga är gratis parkering, skrotningspremie och differentierad trängselskatt. Genom fler tankställen och mer information kan Sverige styra mot fossilfritt 2030.

Förmånsbilisterna har valt bilar som är funktionella och som kan göra bra reklam för företaget. De fattar beslut utifrån företagets policy och köper större bilar än sitt eget egentliga behov. De anser att biltillverkare och försäljare borde ta ansvaret för att miljöbilar finns på marknaden. De anser inte att det är kunden som ska ta ansvar för kunskapsspridning.

Resultat företag som nyligen köpt en icke miljöbil

Resultatet visar att de faktorer som påverkar köp av företagsbil är driftskostnad, total kostnad (hela bilens livslängd), inköpspris och företagsspecifika aspekter. De faktorer som bidragit till att företagen inte köpt en miljöbil är att de anser att det finns tekniska risker och osäker prestanda. Företagen tycker också att det finns politiska risker, och funderar på förändrade förutsättningar kring bränslen och miljöbilar. De ekonomiska riskerna de upplever är att företagen saknar information om driftskostnad och andrahandsvärde. Likt privatbilister och förmånsbilister anser företagsbilister att det är oklart vilka bilar som uppfyller miljöbilsdefinitionen.

En slutsats från studien är att de som ägt eller disponerat en miljöbil tidigare i stort sett är nöjda kunder. Att de trots detta nu valt att inte köpa ytterligare en miljöbil verkar bero på att de trodde sig köpa en miljöbil, att de var i behov av en större bil och att de är priskänsliga. Samtliga målgrupper anser att det finns en osäkerhet om vad som är en miljöbil och i vilken riktning samhället kommer att utvecklas kring bränslen och miljöbilar. Det spelar en roll vad människor ser och vilka insatser som syns. Att signalera miljöbilens betydelse i samhället är något som efterfrågas.

Resultatet visar att ekonomiska incitament förefaller vara mest effektivt för att påskynda utvecklingen och nybilsförsäljningen av miljöbilar. Miljöbilsbegreppet upplevs som otydligt bland nybilsköparna av icke miljöbilar och det finns en önskan att miljöbilsarbetet bland politiker och myndigheter har större fokus på långsiktighet istället för på kortsiktiga incitament. Rapporten ”Hur får vi fler miljöbilar” inklusive två bilagor bifogas.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen kommer att använda lärdomarna från enkätundersökningen när budskap om miljöbilar riktas till olika målgrupper i kommunikationsarbete mm. Utifrån resultatet i studien drar förvaltningen slutsatsen att information om miljöbilar och miljöbränslen är viktigt. Begreppet miljöbil är luddigt och flera nybilsköpare inte vad som avses med en miljöbil och tror tom att de köpt en miljöbil trots att de inte har gjort det. Miljöbilssubventioner och andra ekonomiska incitament har stor betydelse för bilval vid nybilsinköp och bör beaktas.

Svarsfrekvensen var endast 38 procent och många av de som svarade var från den äldre delen av befolkningen. Resultaten har därför viktats för att kompensera för den överrepresentation som fanns av äldre personer som svarat.

Förvaltningen gör bedömningen att rapporten ”Hur får vi fler miljöbilar” är av intresse för näringsdepartementet i arbetet med fossilberoende fordonsflotta och föreslår därför att nämnden beslutar att skicka över den till näringsdepartementet för kännedom.

SLUT

Bilaga 1) ”Hur får vi fler miljöbilar – med fokus på nybilsköpare som inte valt en miljöbil, maj 2014” inklusive två bilagor