

Till
Stockholms stadsledningskontor
Finansavdelningen, Klimp

SLUTRAPPORT FÖR ”Fler miljöbilar i Stockholm”

Diarienummer för ursprunglig ansökan: 433-511/2005

Projektets nummer och namn: nr 10 ”Fler miljöbilar i Stockholm”

Datum för slutrapporten: 2008-10-23



Projektet förmedlade inköpsbidrag till sammanlagt 784 miljöbilar, många inom taxisektorn

Innehållsförteckning

*För att uppdatera innehållsförteckningen;
Högerklicka och välj och Uppdatera fält och klicka i rutan Uppdatera hela tabellen*

Sammanfattning och slutsatser.....	3
1 Inledning	4
1.1 Beskrivning av åtgärden, bakgrund, utgångsläge, ev avgränsningar	4
1.2 Åtgärdens tidsåtgång	5
1.3 Projektorganisation (roller, bemanning & resurser)	5
2 Mål och resultat.....	7
2.1 Åtgärdens mål, syfte och effektmål.....	7
2.2 Resultat och effekter (ej miljö, redovisas under kap.4).....	7
2.3 Ny teknik och eller Demonstrationsåtgärd	10
2.4 Hur har resultaten utvärderats	10
2.5 Åtgärdens pådrivande roll	11
2.6 Ej uppnådda mål	11
3 Ändringsanmälningar.....	13
3.1 Uppfyllda villkor som angetts av Naturvårdsverket.....	13
3.2 Åtgärdsändringar som krävt godkännande av rådet för investeringsstöd.....	13
4 Miljömål.....	14
4.1 Utsläpp av koldioxid före och efter investering	14
4.2 Utsläpp av övriga växthusgaser (förutom koldioxid) före och efter investering.....	14
4.3 Total förändrad mängd koldioxidekvivalenter.....	14
4.4 Förändrad miljöbelastning	14
4.5 Vilka mätbara miljöeffekter beräknas långsiktigt uppstå?	15
4.6 Åtgärdens resultat i relation till målen i Stockholms miljöprogram	15
4.7 Miljökrav i upphandlingar	16
5 Projektekonomi	17
5.1 Kostnader och bidrag.....	17
5.2 Andra bidrag	18
5.3 Besparingspotential som återgår till medför	18
5.4 Löpande kostnader efter åtgärden	18
6 Erfarenheter och resultatspridning	19
6.1 Åtgärdens replikerbarhet, framgångsfaktor och gott exempel	19
6.2 Förvaltning av den genomförda åtgärden	19
6.3 Hur lång tid kommer åtgärden ha klimateffekt?	20
6.4 Spridning av kunskap och resultat	20
6.5 Attityd- och beteendeförändringar	21
6.6 Samverkan mellan aktörer inom och utom programmet.....	21
6.7 Allmänhetens engagemang och delaktighet män och kvinnor	21
6.8 Samlade erfarenheter och slutsatser	22
7 Revisorsintyg	24
8 Kontaktuppgifter	24
9 Bilagor.....	24

SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Inom åtgärden har inköpsbidrag förmedlats till företag som köpt miljöfordon i Stockholm. 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. Åtgärdens miljömerkostnader har hållits inom budget och de beviljade KLIMP-medlen har arbetats upp. 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. Handläggningen av bidraget har varit mer arbetskrävande än förväntat och bör förenklas i ev fortsatta satsningar.

Datum

Datum

Underskrift av ansvarig chef

Underskrift av projektledare

Gustaf Landahl

Björn Hugosson

Namnförtydligande

Namnförtydligande

I INLEDNING

1.1 Beskrivning av åtgärden, bakgrund, utgångsläge, ev avgränsningar

Beskriv kortfattat vad åtgärden handlar om och vilka aktiviteter som skulle genomföras med utgångspunkt från ansökan och projektbeskrivning/plan. Redogör för bakgrundsfakta samt underlagsmaterial före start. Redogör även för eventuella antaganden och avgränsningar som gjorts

I Stockholm svarar vägtrafiken för en stor del av luftföroreningarna. Utsläppen av partiklar domineras helt av vägtrafiken medan kväveoxidutsläppen till knappt hälften orsakas av vägtrafiken.

Utsläppen av växthusgaser orsakar till en tredjedel av transportererna, och andelen förväntas öka i takt med att olja för uppvärmning ersätts med förnybar energi.

Ur luftkvalitetsynpunkt är det mest angeläget att ersätta dieselfordonen med miljöfordon. Taxi är en särskild grupp dieselfordon med stort lokalt transportarbete. Introduktion av miljötaxibilar är därför angeläget.

Företagen i Stockholm svarar för huvuddelen av nybilsförsäljningen. ”Miljöbilar i Stockholm”, som är ett program på Miljöförvaltningen, har under de senaste åren verkat för en ökad försäljning av miljöbilar till företag. Målet för 2006 var att 4% av nybilsförsäljningen skulle vara miljöbilar, vilket enligt marknadsteorier skulle innebära en god bit på väg mot marknadsgenombrott. Målet har uppnåtts och har nu skärpts till 35% till 2010. Flera angreppssätt har använts för att nå detta mål:

- Inköpsbidrag till miljöfordon från EU och KLIMP
- Ekonomiska incitament t ex gratis boende- och nytopparkering och befrielse från trängselskatt
- Informationspridning via web, nyhetsbrev, seminarier, pressmeddelanden och uppsökande verksamhet.

Merkostnaderna vid inköp av en miljöbil är fortfarande höga nog för att utgöra ett hinder vid introduktionen av miljöfordon. Till detta kommer ett osäkert andrahandsvärde vilket leder till en totalkostnads kalkyl som avskräcker många företag från att ta risken att investera i miljöfordon. Detta gäller 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.

Det aktuella projektet ”Fler miljöbilar i Stockholm” inriktades därför på att göra en riktad insats mot företagsägda bilar i Stockholm med stort transportarbete. Särskilda målgrupper var taxi, bud-, pool-, service- och hyrbilar. Satsningen innebar att ett inköpsbidrag på 30% av merkostnaden för miljöfordonet (med ett visst beloppstak) betalades ut till företaget som köpt fordonet.

Som förberedelse till projektet genomfördes under 2004 en informationsinsats riktad mot taxi- bud- och transportsektorn. Insatsen gjordes inom ramen för EU-

projektet Trendsetter och gav bl a nya kunskaper om hur företag fattar beslut om bilinköp, vilken information som efterfrågas och vilka miljökrav som ställs på fordonen. Även värdefulla kontakter knöts med fordonsinköpare som sedan skulle komma att söka inköpsbidrag genom det aktuella projektet.

I korthet genomfördes projektet så att bidragsmöjligheten annonserades genom websida, nyhetsbrev, seminarier och direktkontakter. På en särskild blankett (Bilaga 1) fick företagen ansöka om bidrag. Ansökningarna handlades av Miljöförvaltningen som kontrollerade att fordonen var berättigade till bidrag och att rätt verifikat skickats in. I omgångar betalades sedan pengarna ut. Handläggningsrutinen beskrivs i Bilaga 2. Bidragsmöjligheten gällde fordon köpta tidigast 1 januari 2005 och sista ansökningsomgången stängdes 15 maj 2007 då alla pengar var upparbetade.

Från projektets början fanns beredskap att erbjuda bidraget även till privatpersoner, men efter ca ett år ströks den möjligheten för att mer renodlat satsa på nyttfordon med stort transportarbete. Från april 2007 införde regeringen en ”miljöbilspremie” på 10 000 kr för privatpersoner som köper miljöbil. Eftersom vissa taxifordon ägs av enskilda firmor fanns risken att ägarna kunde tillgodogöra sig både KLIMP-bidrag och miljöbilspremie. Därför gjordes en särskild kontroll efter 1 april 2007 och ett antal ansökningar avslogs pga att bilarna var berättigade till den statliga premien.

1.2 Åtgärdens tidsåtgång

Ange åtgärdens start och slutdatum

Startdatum 1 januari 2005
Slutdatum 17 november 2008

1.3 Projektorganisation (roller, bemanning & resurser)

Beskriv åtgärdens organisation, roller, bemanning och resurser, ange gärna i procent

Projektet genomförs inom ramen för ”Miljöbilar i Stockholm”, Miljöförvaltningen. ”Miljöbilar i Stockholm” förankras i en politisk referensgrupp som 2002-2006 hade Viviann Gunnarsson (mp) som ordförande och 2007-idag har Ulla Hamilton (m) som ordförande. För projektledning, projektadministration, handläggning av bidragsansökningar och informationsinsatser svarar förvaltningens kontaktperson Björn Hugosson (vikarie Annika Norström under jan-aug 2005). Insatser har också utförts av informatören Helene Carlsson. Administrativ hjälp vid handläggning av bidragsansökningar har erhållits från Avd Plan och Miljös administrativa personal och själva utbetalningarna har gjorts av Miljöförvaltningens Administrativa avdelning, numera Verksamhetsstöd.



Miljöbilarna har köpts av företag i Stockholmsområdet. Bidrag har förmedlats av Miljöförvaltningen efter godkänd ansökan. Bilåterförsäljare i Stockholmsområdet informeras om bidragsmöjligheten så att de i sin tur informerar sina kunder.

Produktion av dekaler har genomförts av konsult.

2 MÅL OCH RESULTAT

2.1 Åtgärdens mål, syfte och effektmål

Beskriv åtgärdens mål, syfte och effektmål enligt ansökan och projektskrivning/plan inklusive eventuella revideringar, gärna i punktform. Glöm inte att redogöra för eventuella revideringar

Projektets mål var att inspirera till anskaffning av sammanlagt 300 miljöfordon under perioden 2005-2008 och att det år 2008 skulle finnas 6.000 miljöfordon i regionen, varav 3.000 i Stockholm. För de 300 nya miljöfordonen uppskattades ca 2/3 utgöras av personbilar och resterande del av transportbilar.

Bidraget riktades i första hand riktas till köpare av taxi, budbilar, transportfordon, servicebilar, poolbilar med stort trafikarbete i innerstaden. En särskild satsning gjordes mot taxisektorn som vid projektstarten hade en mycket låg andel miljöbilar. Tanken var att om denna andel ökade skulle en stor miljönytta och spridningseffekt erhållas.

Syftet med detta projekt var att stimulera en storskalig introduktion av miljöbilar i Stockholm genom att erbjuda företag, offentliga förvaltningar och bolag samt privatpersoner i Stockholmsregionen bidrag om del av merkostnaden vid köp av miljöbilar samt information om de positiva effekterna av att köra och äga miljöfordon.

För att uppnå så goda miljöeffekter som möjligt prioriteras bilar med långa körsträckor och stor spridningseffekt, framför allt taxi

Revidering: Beslut under projektets gång att inte förmedla bidrag till privatpersoner och förmånsbilister utan fokusera på nyttotrafik med stor miljöpåverkan.

Miljömål:

240 m³ bensin och 560 m³ diesel ersätts med 140 m³ bensin, 440 000 Nm³ biogas och 335 m³ E85 årligen. Dessutom minskas utsläppen av Nox med 14 ton/år och partiklar med 120 kg/år. Dessa effektbedömningar gäller årliga värden efter att alla miljöbilar anskaffats.

2.2 Resultat och effekter (ej miljö, redovisas under kap.4)

Beskriv hur målen och effektmålen har uppnåtts. Redovisa mätvärden före och efter genomförd åtgärd. Var noga med att ange om resultaten är uppmätta eller beräknade (ange vilket sätt ni har räknat på och eller vilka antagande och hur de har dokumenterats)

Antalet bilar som beviljats bidrag har överstigit målet. Detta beror på att merkostnaden för de miljöbilar som sökt bidrag varit lägre än förväntat och därmed har de beviljade medlen räckt till fler fordon. Framför allt har färre transportfordon och fler etanolbilar (som har lägre merkostnad) än förväntat ansökt om bidrag. En annan bidragande orsak var den begränsningsregel på max 10 000 kr för personbil och max 18 500 kr för transportbil som infördes vid projektets start.

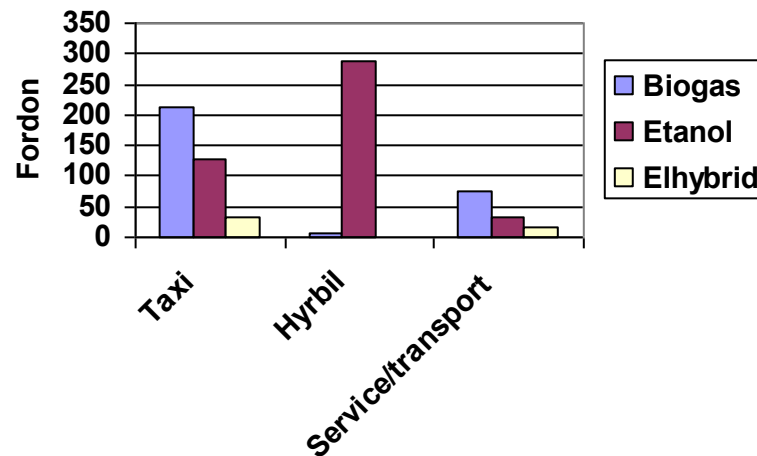
Av de inkomna ansökningarna var det långt ifrån alla som ledde till utbetalt bidrag. Många avsågs t ex pga att årlig körsträcka var för kort (tumregel > 3000 mil per år) eller att fordonet var begagnat eller inte tillhörde de prioriterade sektorerna. Några beviljade bidrag betalades inte ut pga att företaget gått i konkurs eller tackat nej till bidraget pga för omfattande motprestationskrav.

Inkomna ansökningar	881
Avslagna/ej utbetalda	-97

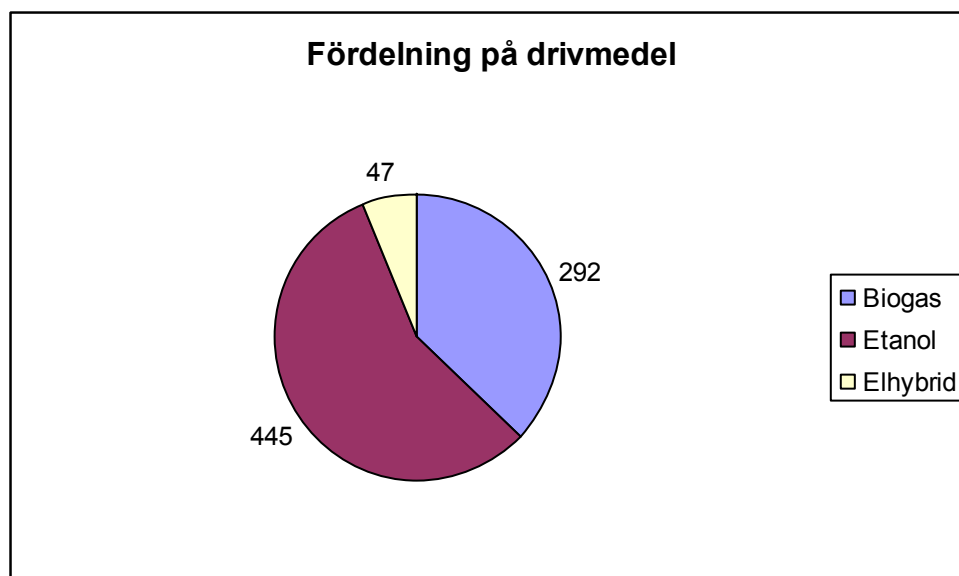
Förmedlade	784

Sammanlagt förmedlades bidrag till 784 fordon som fördelade sig på drivmedel och bransch enligt nedan

Taxi	Biogas	212
	Etanol	126
	Elhybrid	32
Hyrbil	Biogas	6
	Etanol	287
Service/transport	Biogas	74
	Etanol	32
	Elhybrid	15
TOTALT		784



Biogasfordon dominerar i taxi- och service/transportsektorn medan etanolbilar är populärast bland hyrbilsföretag. Att biogasfordon varit mer populära i taxisektorn förklaras av de lägre driftkostnaderna och de högre miljöprestanda som biogas ger. Etanolbilarna dominerar totalt, mest för att hyrbilsföretagen köpt ett stort antal.



Endast 38 fordon var transportbilar (5%) och resten personbilar. Försäljningen av miljöbilar totalt har vida överstigit förväntningarna vid projektstart. 1 jan 2008 fanns ca 44 000 miljöbilar i länet och ca 25 000 i staden. Andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen var jan-aug 2008 hela 37%.

Under våren 2007 gjordes en teknisk uppföljning av de 518 miljöfordon som dittills beviljats bidrag. (Bilaga 3) Förarna fick besvara en skriftlig enkät med frågor om körsträcka, tankad volym bränsle, tekniska problem mm.

Respondenterna uppmanades att om möjligt basera svaren på faktiskt tankade volymer hämtade från tankkortsutdrag. De viktigaste resultaten var:

- Enkätundersökningen visar att bidragsprogrammet har attraherat företag vars fordon har mycket långa körsträckor, uppemot 12 000 mil per år. Genomsnittlig körsträcka var 7 500 mil per år.
- Förarna tankade en förvånansvärt hög andel miljöbränsle trots att många uppger att det är problem att hitta tankställen. Bäst är taxiförarna med 89% för etanol och 75% för biogas. Genomsnittet är 61%. Procenttalen är beräknade på bränslenas energiinnehåll och utgående från de volymer som förarna uppgivit i enkäten.
- Elhybridbilarna uppvisar mycket hög driftsäkerhet och kundnöjdhet. Biobränslebilarna verkar ha mer problem, framför allt biogasbilarna. En biogasbil av tolv och en etanolbil av tjugo har haft flera driftstopp pga tekniska problem. En tredjedel av biogasbilarna har haft reparationer av bränslesystemet men dessa verkar i viss utsträckning kunna utföras i samband med ordinarie service. Förare av etanol- och elhybridbilar har inte haft reparationer av bränslesystemet.
- Företag med biogasfordon kommenterar bristen på tankställen och klagar över att dessa ofta är trasiga. För etanol är motsvarande kommentarer att kostnaderna är höga och serviceintervallen korta.
- Hyrbilskunder och ägare av elhybridbilar är nöjda med fordonen, att döma av kommentarerna.
- En rekommendation är att följa upp de rapporterade problemen med tankning och driftkostnader längre fram för att se om satsningarna på ny infrastruktur resulterar i färre problem och nöjdare användare.

2.3 Ny teknik och eller Demonstrationsåtgärd

Om åtgärden är Ny teknik eller en demonstrationsåtgärd framgår av Naturvårdsverkets beslut. Beskriv vad den nya tekniken eller demonstrationsåtgärden innehåller och vad man vill uppnå med den
Ej relevant.

2.4 Hur har resultaten utvärderats

Beskriv hur utvärderingen av resultaten gjorts. Har eventuella avgränsningar gjorts här?

En teknisk uppföljning har gjorts av de miljöfordon som beviljats bidrag. En skriftlig enkät tillsändes bidragstagarna under våren 2007. Resultatet har sammanställts i en rapport (Bilaga 3).

Utifrån det tekniska underlaget har miljöberäkningar gjorts med miljö kalkylverktyget på www.miljofordon.se vilket är en portal som drivs av Stockholm, Göteborg, Malmö och Vägverket i samarbete.

Här har antagits att förbrukningen av drivmedel före åtgärden motsvarat förbrukningen hos likvärdigt fordon som inte utrustats för drift på miljöbränsle. Statistik över antal miljöfordon i trafik och nybilsförsäljningen har beställts från SCB i samband med Miljöförvaltningens årliga uppföljning av miljöbilsförsäljningen.

2.5 Åtgärdens pådrivande roll

Har åtgärden haft någon tydlig pådrivande roll eller kommer att spela någon roll i något miljösammanhang? Beskriv detta

Åtgärden har 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 åtgärden är mycket svårt att säga eftersom flera andra incitament fanns samtidigt t ex bonus för miljöbilar i färdtjänsten, miljötaxifil 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 fåtal hyrbilsföretag har inom ramen för åtgärden anskaffat ett större antal miljöbilar i klump, och vid dessa investeringsbeslut har bidraget haft en klar betydelse.

2.6 Ej uppnådda mål

Redogör för de mål som inte uppnåtts och beskriv varför

Antalet anskaffade miljöbilar har uppnåtts med råge, men fördelningen mellan personbilar och transportbilar blev inte som förväntat. I ansökan antogs att 100 transportfordon skulle anskaffas medan utfallet bara blev 38. Förklaringen är att transportfordon endast funnits med biogasdrift vilket begränsat urvalet och att transportsektorn inte genomgått samma förändring mot ökat miljömedvetande som

t ex taxisektorn gjort. Miljökraven från kunderna och de ekonomiska incitamenten har inte varit tillräckliga för att försäljningen skulle ta riktig fart. En slutsats från projektet är att det är mycket svårt att bedöma vilka miljöfordon som kommer att säljas de närmaste åren. Många faktorer spelar in; tillgängliga modeller, ekonomiska incitament, tillgång till tankställen, miljökrav i upphandlingar mm.

3 ÄNDRINGSANMÄLNINGAR

3.1 Uppfyllda villkor som angetts av Naturvårdsverket

Har bidraget för åtgärden uppfyllt de villkor som angetts i Naturvårdsverkets beslut om bidrag?

JA	X
NEJ	

Om NEJ, ange anledning och om det krävts en ändringsanmälan

3.2 Åtgärdsändringar som krävt godkännande av rådet för investeringsstöd

Vad ändringen avser och eventuella justeringar på begäran av Naturvårdsverket.	Godkänd/ Avslagen	Naturvårdsverkets beslutsdatum	Naturvårdsverkets diarienummer på ändringsärendet

4 MILJÖMÅL

4.1 Utsläpp av koldioxid före och efter investering

Använd bifogad mall ” Mall Klimp-slutrapp ORIGINAL” för rubrikerna 4.1, 4.2, 4.3 och 4.4 och fliken Åtgärd(1). Ni ska fylla i samma rubriker som står nedan.

Om du vill kommentera det du lägger in i den bifogade mallen så kan du göra det här redan, under respektive rubrik.

Se upp för ev dubbelräkningar i din åtgärd! Var noga med att ange om resultaten är uppmätta eller beräknade (ange vilket sätt ni har räknat på och vilka antaganden samt hur de har dokumenterats)

Här har du möjlighet att skriva någon förklaring till den bifogade mallen "Bilaga eSlutrapport"

Bilaga eSlutrapport enligt särskild mall för miljöberäkningar bifogas som Bilaga 4.

Utsläppen av koldioxid överstiger målet eftersom fler miljöbilar än förväntat kunnat anskaffas inom ramen för åtgärden.

4.2 Utsläpp av övriga växthusgaser (förutom koldioxid) före och efter investering

Här har du möjlighet att skriva någon förklaring till rubriken ovan
Ej relevant

4.3 Total förändrad mängd koldioxidekvivalenter

Här har du möjlighet att skriva någon förklaring till rubriken ovan
Ej relevant

4.4 Förändrad miljöbelastning

Här har du möjlighet att skriva någon förklaring till rubriken ovan
Minskningen av NOx och partiklar är lägre än förväntat i ansökan. Detta beror på två orsaker:

- I ansökan användes gamla emissionsfaktorer som nu uppdaterats så att de gäller fordon med miljöklass 2005
- Färre transportbilar än förväntat har ansökt om bidrag, och dessa har större miljöpåverkan än personbilar

4.5 Vilka mätbara miljöeffekter beräknas långsiktigt uppstå?

Lista vilka långsiktiga miljöeffekter som åtgärden har eller kommer att få
De miljöeffekter som redovisats är de årliga effekterna av alla de anskaffade miljöfordonen. Fordonen beräknas ha en livslängd på ca 10 år, något kortare än normalt pga de långa årliga körsträckorna. De direkta miljöeffekterna gäller sålunda under denna 10-årsperiod, möjligen med reservation för att andrahandsägarna av fordonen har kortare årlig körsträcka. För taxibilar och hyrbilar har dessutom en spridningseffekt uppstått i och med att många kunder kommit i kontakt med miljöbilar.

4.6 Åtgärdens resultat i relation till målen i Stockholms miljöprogram

Utgå ifrån det miljöprogram som var pågående när du startade. Du ska även relatera till det nya programmet

Föregående miljöprogram

1:2 Andelen förnyelsebara drivmedel ska öka till mer än fem procent

Åtgärden har direkt inverkan på målet eftersom flertalet av miljöbilarna drivs på förnybara bränslen.

1:4 Trafikens kväveoxidutsläpp i Stockholm ska minska med minst 25%

Åtgärden har i viss mån påverkat detta genom att miljöbilar har något lägre NOx-utsläpp

Utsläppen av fossil CO2 ska minska.

Åtgärden har direkt inverkan på målet eftersom flertalet av miljöbilarna drivs på förnybara bränslen.

Nya miljöprogrammet (2008-2011)

1:3 Staden ska verka för att utsläppen från trafiken minskar

Åtgärden påverkar framför allt utsläppen av koldioxidutsläpp av fossilt ursprung, men även utsläppen av NOx minskar

1:5 Staden ska verka för att andelen miljöfordon och andelen förnybart bränsle ökar.

Åtgärden har stor påverkan på detta mål, särskilt inom nyttotrafiken med personbilar i Stockholm.

4.7 Miljökrav i upphandlingar

Redogör för vilka miljökrav som ställts i de upphandlingar som genomförts inom åtgärden

Inom åtgärden har inga upphandlingar gjorts.

Däremot har en upphandling av taxiresor gjorts inom Stockholm stad under projektperioden. Denna upphandling länkades till projektet på följande sätt: I förfrågningsunderlaget framgick att det vinnande taxibolaget hade rätt till KLIMP-bidrag till 100 miljöbilar, dvs det motsvarande beloppet var öronmärkt för det vinnande bolaget. Tanken var att detta skulle utgöra en extra morot och i viss mån kompensera för de tuffa miljökrav som ställdes i upphandlingen (t ex krav på att miljöbilar skulle användas). Nu blev upphandlingen försenad vilket ledde till att det vinnande bolaget, som var Taxi Kurir och Taxi 020 i kombination, vid tiden för kontraktstecknandet redan hade kvitterat ut bidrag till 100 miljöbilar. Därför gick själva öronmärkningseffekten delvis om intet. I vilket fall som helst så hade KLIMP-bidraget till miljötaxibilar en klart positiv effekt på stadens möjligheter att ställa höga miljökrav i taxiupphandlingen.

5 PROJEKTEKONOMI

5.1 Kostnader och bidrag

Du kan i rutan för totalinvestering ang utfallet. I nästa tabell ska den ekonomiska redovisningen delas upp i olika aktiviteter tex. projektledning, konsulter, information, investering etc spridd över de år som åtgärden genomförts. I sista tabellen i 5.1 för du in vad som hittills är utbetalt för åtgärden och vad som ev återstår av bidragsmedlet.

Total investering i kr (Utfallet)	Miljörelaterad investering i kr	Beviljat bidrag i kr (inkl. eventuella ändringsanmälningar)
153 548 326 kr	13 577 478 kr	3 750 000 kr

Post	Ekonomisk redovisning i kr			
	2005	2006	2007	2008
Arbetstid för projektledning och handläggning	135 828	156 600	59 400	0
Miljömerkostnad för ansökande företag	2 418 270	6 882 880	3 893 600	0
Förbrukningsartiklar (trycksak mm)	0	30 000	750	0
Resor	0	150	0	0
Summa	2 554 098	7 069 630	3 953 750	0

Eventuella förklaringar till tabellen ovan: Ovanstående redovisning är preliminär, justeringar av tex timtaxa kan komma att göras i samband med revisionen i november 2008. Faktiskt utbetalt bidrag till företagen är inte 31% av miljömerkostnaden utan styrd av principen 30% bidrag med beloppstak. Utbetalt bidrag är 3 617 980 dvs 27,4% av miljömerkostnaden för fordon (13 194 750 kr). Totala investeringen blev mycket större än beräknat pga att bidraget räckte till fler fordon.

Hittills utbetalda bidragsmedel till	Förväntade (ej utbetalda)
--------------------------------------	---------------------------

åtgärden i kr	bidragsmedel till åtgärden i kr
1 875 000 kr	1 875 000 kr

5.2 Andra bidrag

Har åtgärden haft andra bidrag? Om Ja beskriv vad och hur mycket och vilken anledning som bidrag söktes

Nej.

5.3 Besparingspotential som åtgärden medför

Redovisa vilka minskade kostnader (t.ex. för drift och underhåll) som åtgärden har medfört eller kommer att medföra för staden och eller andra

För staden medför åtgärden inga minskade kostnader eftersom åtgärden gäller företags inköp av miljöbilar.

För företagen innebär åtgärden minskade kostnader i form av de ekonomiska incitament som finns för miljöbilar t ex

- Befrielse från trängselskatt i Stockholm
- Gratis nyttoparkering för dem som är berättigade till det
- Särskilda förmåner för miljötaxibilar t ex bonus från färdtjänsten och miljötaxifil på Arlanda
- Minskade drivmedelskostnader tack vare att förnybara drivmedel är skattebefriade

5.4 Löpande kostnader efter åtgärden

Redovisa vilka ökade kostnader (t.ex. för drift och underhåll) som åtgärden har medfört eller kommer att medföra för staden och eller andra

För staden medför åtgärden inga ökade kostnader eftersom åtgärden gäller företags inköp av miljöbilar.

För företagen kan åtgärden innebära ökade driftkostnader t ex tätare service och oljebbyte för etanolbilar och särskild service t ex byte av gasfilter och täthetskontroll för gasbilar.

6 ERFARENHETER OCH RESULTATSPRIDNING

6.1 Åtgärdens replikerbarhet, framgångsfaktor och gott exempel

Redogör för anledningar till det lyckade resultatet och om åtgärden är så bra att det bör upprepas, eventuellt i annan organisation. Ange också vad som skulle behöva förbättras om ett liknande projekt startar inom staden. Kan åtgärden anses som gott exempel som andra kan lära av? Motivera!

Den viktigaste framgångsfaktorn var det förberedande arbetet med att lansera bidragsmöjligheten i den sektor som var viktigast att nå dvs taxisektorn. Flera besök gjordes på de största taxibolagen där Miljöförvaltningen träffade VD, åkerichef, miljöchef eller motsvarande. Genom denna insats kom bidragsmöjligheten att vara en viktig faktor i de inköpsbeslut som taxibolagen fattade under 2005-2007.

Även Miljöförvaltningens omfattande adressregister hade betydelse för spridningen av kännedomen om bidraget. Registret är utformat för att innehålla personer som på olika sätt påverkar fordonsinköpen i olika företag. När nyhetsbrevet Miljöbilar skickades ut med information om bidraget nåddes rätt personer inom många företag.

En annan viktig framgångsfaktor är de övriga incitament som funnits för att stimulera inköp av miljöbilar. Bidraget blev tungan på vågen för många inköpare som övervägde miljöbilsinköp.

Ett snarlikt inköpsbidrag infördes av regeringen i april 2007, då enbart riktat till privatpersoner. Den sk miljöbilspremien har blivit en succé och regeringen har fått skjuta till extra medel. Detta faktum stärker slutsatsen att det är främst för bilköpare med små ekonomiska marginaler t ex privatpersoner och enskilda firmor som inköpsbidrag har en kraftig effekt. Taxiåkare kan lätt påverkas av bidrag medan stora företag mer styrs av policier.

Ett likadant projekt skulle knappast vara meningsfullt i staden, men däremot skulle en satsning mot tunga distributionsfordon kunna ge effekt. Ett bidragsprojekt måste i så fall kombineras med en satsning på att få fram bra miljöfordon på marknaden t ex genom upphandling eller demonstrationsprojekt.

Åtgärden kan ses som ett gott exempel för städer som vill åstadkomma en förändring mot fler miljöfordon.

6.2 Förvaltning av den genomförda åtgärden

Beskriv hur uppnådda resultat har använts eller kommer att användas i den egna förvaltningen/bolaget. Blir det någon fortlevnad? Redogör även för hur resultaten kan komma att utnyttjas av andra inom staden. Hur bibehålls en ev effekt?

De kraftigt ökade antalet miljöbilar har lett till ökade möjligheter att kräva miljöbil i taxiupphandlingar och hyrbilsavtal. Åtgärden har, tillsammans med andra stimulansåtgärder, bidragit till ett marknadsgenombrott för miljöbilar. Om detta är varaktigt eller je återstår att se. Flera av incitamenten kommer att avvecklas under 2009 varför det är viktigt att bevaka att inte utvecklingen avstannar.

6.3 Hur lång tid kommer åtgärden ha klimateffekt?

Under hur lång tid förväntas åtgärden ha klimateffekt?

Under fordonens livslängd vilket uppskattas till 10 år.

6.4 Spridning av kunskap och resultat

Redogör för hur man har spridit kunskap om åtgärdens under genomförandet samt dess resultat, exempelvis i form av genomförda seminarier (interna och externa), utskickat informationsmaterial, publicering på webbsidor, tidningsartiklar samt artiklar i vetenskapliga tidskrifter etc. Bifoga gärna bilagor till slutrapporten

- Nyhetsbrevet Miljöbilar har informerat om bidragsmöjligheten. Detta går ut till ca 3000 adresser i Stockholm såväl inom staden som externt. Nyhetsbrevet skickades också ut i samma kuvert som undertecknat avtal om bidrag vilket lett till att alla företag som beviljats bidrag fått kännedom om stadens miljöbilsarbete.
- Direktkontakter har tagits med framför allt taxibolag.
- Information har funnits under hela projekttiden på websidan www.stockholm.se/miljobilar (Bilaga 5) där man även kunnat hämta ansökningsblankett.
- Ansökningsblanketten har skickats till alla kända återförsäljare av miljöbilar i Stockholm vilket lett till att bidragsmöjligheten kunnat lanseras av bilförsäljare som ett försäljningsargument..
- Bidragsmöjligheten har annonserats på seminarier och föredrag som projektledare för Miljöbilar hållit i flera olika sammanhang t ex miljödag för Stockholms läns landsting och dess transport- och taxileverantörer.
- Miljöförvaltningens handläggare har under projekttiden haft hundratals telefonkontakter med taxiåkare, inköpare, bilansvariga vilket gjort det möjligt att ge skraddarsydd rådgivning kring t ex val av miljöbil, biogasutbyggnaden i Stockholm, miljöeffekter av olika bränslen mm. Samtidigt har Miljöförvaltningen fått värdefull återkoppling kring t ex hur biogastankställena fungerar eller hur etanol som miljöätsning uppfattas vilket vi kunnat använda i vårt fortsatta arbete.
- En dekal med texten ”Jag kör miljöbil” har skickats ut till alla fordon som beviljats bidrag.

- Bidragsprojektet har haft effekt som konkret och synlig åtgärd som staden gör för miljön. Det har varit lätt för politiker och chefer att konkretisera vad Miljöförvaltningen gör för att minska trafikens miljöstörningar genom att berätta om bidragsmöjligheten för företag som går i bränschen för en bättre miljö.

6.5 Attityd- och beteendeförändringar

Redogör för om åtgärden har arbetat med eller påverkat attityder och beteenden hos människor, både inom åtgärden och utanför

Bidragsmöjligheten har signalerat till företag att miljöbilar är något som staden förordar och arbetar för.

De många miljöbilar som anskaffats inom taxi- och hyrbilssektorn har haft en spridningseffekt eftersom kunderna kommit i kontakt med miljöbil. Alla vet att taxi är en kostnads känslig bransch, och om miljöbil fungerar för taxi så bör det fungera för de flesta. Denna ”ambassadörsroll” som miljötaxiförarna fått har också haft en allvarlig baksida, nämligen spridningen av negativa budskap kring miljöbränslena och deras respektive problem. Under 2006-2007 uppstod problem kring tankningen av biogas med många krånglande stationer och brist på gas. Många taxiförare drabbades av dessa problem och pratade också mycket om detta med sina kunder. Även negativ publicitet kring etanol t ex konkurrens med matproduktion och dålig energieffektivitet spreds vidare av taxiförare till kunder. Som ett led i att motverka denna negativa och ibland felaktiga informationsspridning har Miljöförvaltningen producerat nyhetsbrev på teman som Biogas, Miljönytta, Mat och drivmedel samt även Frågor och Svar om etanol resp biogas.

6.6 Samverkan mellan aktörer inom och utom programmet

Redogör för vilka aktörer som deltagit i åtgärden, till exempel andra förvaltningar och bolag, konsulter, näringsliv, organisationer eller högskolor/universitet

Bilköpande företag har investerat i miljöfordonen. Återförsäljare av miljöbilar har sålt fordonen. Konsulter har hjälpt till att ta fram dekal.

6.7 Allmänhetens engagemang och delaktighet män och kvinnor

Redogör för hur har allmänheten engagerats och i vilken utsträckning har män och kvinnor varit delaktiga i åtgärden ?

Allmänheten har engagerats så till vida att de kan vara kunder till t ex taxi- och hyrbilsföretag som köpt miljöbilar.

Miljöförvaltningens handläggare var man förutom under jan-aug 2005 då en kvinnlig projektledare vikarierade. Kommunikatören på Miljöbilar i Stockholm är kvinna.

6.8 Samlade erfarenheter och slutsatser

Sammanfatta erfarenheter, goda som dåliga, samt vilka slutsatser ni dragit av åtgärden. Detta är viktigt inför eventuella framtida projekt. Hur var uppstart, projektledning, genomförande, den ekonomiska styrningen, regelverk, slutförändret, avslut/uppföljning m m?

Åtgärden har varit lyckosam så till vida att målet med råge uppnåtts inom ramen för budget. Goda spridningseffekter har uppnåtts och minskningen av koldioxidutsläpp har varit betydligt större än förväntat.

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.

Arbetet att handlägga alla ansökningarna blev mer omfattande än beräknat.

Mycket för att antalet bidragsbilar blev fler än förväntat, men också för att många ansökningar krävde kompletteringar t ex korrekt verifikation på köpet.

En viktig lärdom är att handläggningsrutinen måste vara enkel och gärna automatiserad t ex via en websida. Administrativ personal kan sköta mycket av rutinarbetet t ex att kontrollera att ansökan är komplett.

Projektet lades upp i ansökningsomgångar om 2-3 månader för att underlätta ekonomisk avstämning och för att kunna handlägga många ansökningar i klump och göra rättvisa bedömningar av miljönyttan. Ansökningsomgångarna blev ibland för långa vilket ledde till klagomål på att pengarna dröjde för länge.

I uppstarten av projektet var avsikten att förmedla 10 000 kr per miljöbil oavsett merkostnad. Vid närmare granskning föll detta på att man inte kunde vara säker på att totala miljömerkostnaden korresponderade mer det utbetalda beloppet och att Miljöförvaltningen därför riskerade att förlora pengar som man inte hade täckning för inom åtgärdens finansieringsgrad. Dessvärre hade det redan gått ut information till en del taxibolag som beloppet 10 000 kr vilket ledde till en del besvikelse när bidraget faktiskt blev mindre. Av detta lär man sig att göra en noggrann analys av projektet innan man börjar gå ut med information.

För att bestämma miljömerkostnaden användes Skatteverkets riktlinjer för nybilpriser per bilmodell och uppgift om närmast jämförbar bil för jämkning av förmånsskatt för miljöbilar. Detta var bra på så sätt att informationen fanns tillgänglig på webben, men samtidigt ofullständig eftersom bilmodeller kommer och går på marknaden snabbare än Skatteverket hinner uppdatera sina riktlinjer. Detta ledde till att handläggaren i några fall fick använda bilåterförsäljarens aktuella uppgifter istället.



Sammanfattningsvis kan sägas att ett inköpsbidrag kan ha stor effekt om det lanseras tydligt mot ett utvalt segment. Informationen måste vara genomtänkt och konsekvent för att bidraget skall vara trovärdigt och kunna utgöra grund för investeringsbeslut. En hel del resurser behöver avsättas till handläggning av bidraget varför enkla regler och automatisering är att förorda.

7 REVISORSINTYG

Ett separat revisorintyg krävs för varje enskild åtgärd. Intyget ska bifogas slutrapporten. För förvaltningarna del genomförs revisionen av stadens revisionskontor. Bolagen använder sig av sina auktoriserade revisorer

Se bilaga

8 KONTAKTUPPGIFTER

Namn: Björn Hugosson
Förvaltning/Bolag: Miljöförvaltningen
Adress: Box 8136, 104 20 Stockholm
Tfn/mobil: 08 508 28 940
e-postadress: bjorn.hugosson@miljo.stockholm.se
webbadress: www.stockholm.se/miljobilar

9 BILAGOR

Bilaga 1	Ansökan och avtal om bidrag
Bilaga 2	Rutiner för handläggning
Bilaga 3	Teknisk uppföljning 2005-2006
Bilaga 4	eSlutrapport nr 10 (miljöberäkningar)
Bilaga 5	Informationstext på www.miljobilar.stockholm.se
Bilaga	Revisorsintyg (kompletteras under november)