



Hur får vi fler miljöbilar?

– med fokus på nybilsköpare som inte
valt en miljöbil

Maj 2014

Hur får vi fler miljöbilar?
Maj 2014

Sammanfattning

Stockholms stad har som mål att andelen miljöbilar ska öka vid nybilsförsäljningen i Stockholms län. 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. Detta projekt har fokuserat på nybilsköpare som valt att köpa en icke miljöbil. Syftet med projektet 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.

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.

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	5
Läsangivelse	5
Projektets upplägg	5
Genomförande	5
Projektets arbetsprocess	5
Nulägesinventering	6
Intervjustudien	6
Enkätstudien	7
Resultat	8
Resultat privatbilister som nyligen köpt en icke-miljöbil	8
Resultat förmånsbilister	11
Resultat företag	11
Slutsatser och rekommendationer	11
Långsiktighet och tydlighet i arbetet gynnar miljövänliga beslut	11
Miljöbil som begrepp är okänt	12
Behövs nya budskap om den långsiktigt klimatanpassade bilen? Fel!	
Bokmärket är inte definierat.	
Bilagor	12

Bakgrund

Stockholms stad har som mål att andelen miljöbilar ska öka vid nybilsförsäljningen i Stockholms län. Idag uppnås inte de satta målen och försäljningen av miljöbilar går inte i den takt som skulle behövas för att målen ska nås till år 2015. Det finns därför ett behov av fördjupad kunskap om varför nybilsköpare väljer bort miljöbilar och vad som krävs för att miljöbilsandelen ska öka. Projektets syfte har varit att få ett bättre underlag till det fortsatta arbetet med att öka antalet miljöbilar i Stockholm.

Läsanvisning

Rapporten ska läsas som en sammanfattning där projektet bakgrund, metodik och resultat och slutsatser beskrivs. Rapporten grundar sig på nulägesinventering och resultat från de studier som ingått i projektet. Dessa återfinns i sin helhet i bilagorna.

- Kvantitativ undersökning med privatpersoner som köpt en ny bil men inte valt en miljöbil.
- Intervjustudie med privatpersoner och förmånsbilister som köpt en ny bil men inte valt en miljöbil, samt intervjuer med några leasingbolag.

Projektets upplägg

Detta projekts fokus är på nybilsköpare som valt att köpa en icke miljöbil.

Val av målgrupper för studien bottenar i statistik över nyförsäljningen. Nybilsförsäljningen fördelar sig mellan privatbilister (50 procent), förmånsbilister (30 procent) och företagsbilister (20 procent).

Genomförande

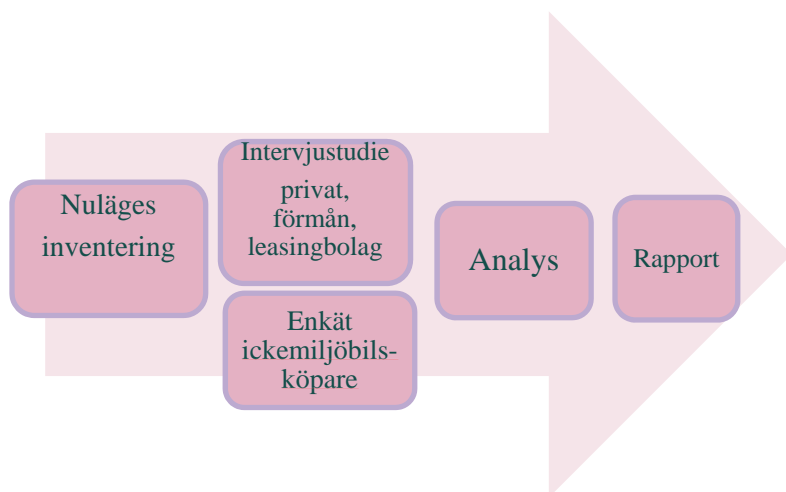
Projektets arbetsprocess

Projektets arbetsprocess har utgått från fyra faser:

1. Förstå nuläget
2. Uppdaterad kunskap om målgrupperna
3. Analys

4. Resultat och rekommendationer

Enkät och intervjustudier har genomförts av WSP Analys och Strategi som även ansvarar innehållet i denna rapport. Avstämningar i projektet har genomförts i form av gemensamma möten mellan miljöbilsgruppen på miljöförvaltningen och arbetsgruppen på WSP. Under uppdraget har fyra gemensamma möten genomförts där olika frågor diskuterats och analyserats.



Nulägesinventering

Det inledande steget i projektet handlade om att tillvara befintlig kunskap och diskussion om nuläget. Ett första möte genomfördes där viktiga faktorer för uppdraget identifierades. En litteraturgenomgång gjordes för att sammanfatta rapporter och studier som Miljöförvaltningen och WSP genomfört under de senaste åren. Undersökning som gjorts på policyansvariga på företag har också studerats i uppdraget. Den inledande analysen resulterade i ett arbetsmaterial som utgjorde underlag för arbetet med att ta fram fördjupad kunskap om målgrupperna i kommande steg.

Intervjustudien

För att få en uppfattning om frågor som är av betydelse för de olika målgrupperna så genomfördes en intervjuundersökning med privatpersoner (Tolv intervjuer), förmånsbilister (fem intervjuer) och leasingbolag (två intervjuer). Syftet med intervjustudien var att få kunskap om hur bilköpare av icke miljöbilar resonerar kring sitt köp och vad som är viktigt vid köp av bil. Denna kunskap låg till grund för utformandet av den enkät som följde. Syftet var även att få förnyad kunskap om förmånsbilisterna och företagens preferenser vad gäller val av bil. Frågeställningar för intervjuer var: Vad har

betydelse vid bilköp? Vad hade kunnat få dig att köpa en miljöbil? Skulle styrmedel haft någon betydelse för ditt val av köp? Har det skett en förändring i hur man resonerar nu jämfört vid tidigare köp?

Analys av studierna genomfördes i diskussionsform tillsammans med Miljöförvaltningen och arbetsgruppen på WSP. Ett antal hypoteser togs fram för att testas i den kommande enkätundersökningen:

- Köparen är osäker på vilka bilar som är miljöbilar
- Det är otydligt vilka miljöbilar/drivmedel som samhället avser satsa på
- Köparen har möjlighet att påverka miljön genom de val som görs vid inköp av varor och tjänster
- Köparen tycker det verkar krångligt att äga en miljöbil
- Miljöbilar är för dyra i inköp
- Nya icke miljöbilar är tillräckligt miljövänliga
- Man känner sig osäker på vilka styrmedel som gäller till förmån för miljöbilar
- Det finns för få tankställen för biogas och för få laddstolpar till elbil
- Elbilar, gasbilar, smådiesel har olika marknader

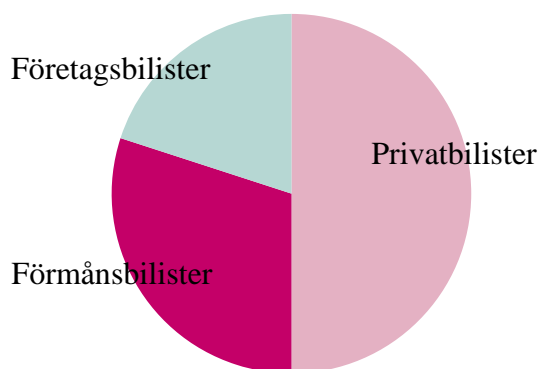
Enkätstudien

Det gjordes ett slumpmässigt urval från fordonsregistret; privatpersoner som är boende i Stockholms län och som köpt en ny bensin- eller dieseldriven personbil som ej miljöbilsklassats mellan juli-december 2013.

Undersökningen genomfördes som en kvantitativ postenkät- studie till bilägarens hemadress. Totalt gjordes 2740 utskick. Antal inkomna svar var 1033, vilket utgjorde en svarsfrekvens på 38 procent. Resultaten har viktats för att kompensera för den överrepresentation som fanns av äldre personer bland de som svarat.

Resultat

Nybilsförsäljningen fördelar sig enligt följande:



Resultat privatbilister som nyligen köpt en icke-miljöbil

Sammanfattning

Det finns en vilja att vara miljövänlig men inte om det innebär att man frivilligt ska ta på sig 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, dvs 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

Det finns en potential att locka över fler att köpa miljöbil: 20 procent övervägde en miljöbil redan i dagsläget och 30 procent tittade även på miljöbilar. Ekonomiska incitament förefaller vara de mest effektiva sätten för att påskynda utvecklingen av miljöbilsmarknaden:

- Störst effekt skulle uppnås om miljöbilar kostade 20 procent mindre än motsvarande ”vanliga” bilar – då skulle potentialen vara uppemot 75 procent - drygt 40 procent uppger att det absolut hade påverkat köpet.
- Det finns även en betydande potential i om man kan erbjuda miljöbilar till ett pris som motsvarar inköpskostnaden för ”vanliga” bilar. Potentialen hade varit nästan 65% - drygt 25 procent uppger att det absolut hade påverkat köpet.
- En fördubbling av bensinpriset och dieselpriiset skulle resultera i ett ökat intresse för miljöbilar med en potential om nästan 75 procent – 30 procent uppger att det absolut hade påverkat köpet.

Det finns dålig kunskap bland konsumenterna om rådande incitament till förmån för miljöbilar. Lättillgänglig information på internet om bilar/miljöbilar och deras påverkan på miljön uppger 40 procent att det hade kunnat påverka deras val av bil. När det gäller energimärkning av nya bilar är motsvarande siffra 30 procent.

Jämte olika incitament/styrmedel så finns det ett stort behov av långsiktighet vad gäller vilka miljöbilar/drivmedel som samhället avser satsa på. I dagsläget upplever konsumenten även att det är otydligt vilka bilar som är klassade som miljöbilar.

Vilka egenskaper är viktiga vid köp av ny bil?

Privatbilisterna i studien har inte köpt en miljöbil enligt Stockholms stads definition av miljöbil (den skärpta miljöbilsdefinition som regeringen införde i vägtrafikskattelagen den 1 januari 2013, SFS 2006:227 och som reglerar fem års befrielse från vägtrafikskatt). De har istället köpt konventionella bilar som går på diesel och bensin. Dessa personer värdesätter faktorer som trafiksäkerhet, komfort, service och garantier, körglädje, inköpspris och drivmedelskostnad högst.

Varför väljer nybilsköpare bort miljöbilar?

Nybilsköparna som inte köper miljöbil upplever inte att miljöbilarna uppfyller deras behov och de faktorer ovan som de värdesätter. De miljöbilar som uppfyllde nybilsköparnas krav är för dyra för att de skulle utgöra ett alternativ till den bil man köpte.

Det finns en förvirring bland konsumenterna om vad som är en miljöbil och vilka bilar eller drivmedel samhället avser att satsa på. En fjärdedel av dem som svarat på enkäten anser att andra bilar är ungefär lika miljövänliga som miljöbilar. En intervjuperson

Hur får vi fler miljöbilar?
10 (12)

uttrycker det så här: *”Jag inbillar mig att en ny bil oavsett är mer miljövänlig än en gammal bil...”*

Konsumenter upplever också att den nya bil de köpt faktiskt är en miljöbil, eller i alla fall en bil som är bra för miljön. Om det bara fanns miljöbilar på nybilsmarknaden så svarar personerna att de hade valt en elhybrid (25 %), snål diesel (19 %) eller laddhybrid (17 %). Snål bensinbil kommer på fjärdeplats.

Nybilsköpare som inte köper miljöbil tvivlar på att etanol är ett miljöbra drivmedel. En privatpersons beskriver sin syn på etanol så här: *”Hade jag vetat att miljöbil inte bara var etanol hade jag tagit en miljöbil.”*

Vilken kännedom finns om rådande och kommande styrmedel

De allra flesta känner till att det finns en femårig skattebefrielse av fordonsskatt för nya miljöbilar. I övrigt är kännedomen låg om kommande och befintliga styrmedel.

En av fem övervägde att köpa en miljöbil!

Drygt hälften funderade någon gång på att köpa en miljöklassad bil: 20 procent valde mellan en miljöbil och den bilen de slutligen köpte och 31 procent tittade på miljöbilar men valde en ”vanlig” bil. De som ägt eller disponerat en miljöbil tidigare är nöjda med sin bil och är mer benägna att skaffa en miljöbil igen om incitament som gynnar miljöbilar införs.

Incitament med störst påverkan för att man ska välja miljöbil

Det incitament som skulle haft störst betydelse för att respondenter skulle valt en miljöbil är framförallt om priset var lägre. En fördubbling av bensin – och dieselpriiset eller en miljöbilspremie om 80 000 kr hade kunnat få ca 3 av 10 att köpa en miljöbil. Dessa faktorer rankas även högt i Stockholmsbussens undersökning.¹

Priset på en miljöbil och motsvarande bensinbil varierar idag 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.

¹ Swecos årliga enkätundersökning bland 600 Stockholmare över 18 år.

Resultat förmånsbilister

De intervjuade förmånsbilisterna anser att de ekonomiska incitamenten är drivande. Incitament man upplever få positiv effekt på miljöbilar är gratis parkering, skrotningspremie, differentierad trängselskatt. Genom fler tankställen, mer information styr man 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 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 företag²

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, en osäker prestanda. De 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 vad som ingår i miljöbilsdefinitionen.

Slutsatser och rekommendationer

Långsiktighet och tydlighet i arbetet gynnar miljövänliga beslut

Det finns ett intresse att skaffa en miljöbil och det intresset ökar ju mer erfarenhet man har av miljöbilar. Man vill göra rätt för sig men upplever att politiker och myndigheter inte är tillräckligt tydliga med vad man anser satsa på och vilka bilar som är miljöbilar. En ökad tydlighet uttrycker flera även borde innefatta att staten och kommunen tar ett större ansvar för att individer har möjlighet att fatta ett miljövänligt beslut.

En slutsats från studien är att de som ägt eller disponerat en miljöbil tidigare i stort sett är nöjda kunder. Detta är en intressant grupp då

² Hanne K Larssens studie ”attitydundersökning miljöfordon”. 250 telefonintervjuer med bilansvariga på företag, organisationer och övriga verksamheter i Sverige

de i större utsträckning väljer att titta på miljöbilar som ett alternativ till konventionella bilar vid nyköp. Av någon anledning har dessa personer slutligen valt att köpa en ”vanlig” bil. Vad är det som gör att de inte köpt ytterligare en miljöbil? Det verkar bero på att de trodde sig köpa en miljöbil, att de var i behov av en större bil och att de är priskänsliga. I denna grupp finns troligen en potential till nya miljöbilsköpare.

Miljöbil som begrepp är okänt

Samtliga målgrupper anser att det finns en osäkerhet om vad som är en miljöbil och 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. En person uttrycker det så här: *”jag tycker det är lite konstigt, när vi är så här miljömedvetna, att man inte läser mer om det”*.

En åsikt som förekommer hos samtliga målgrupper är att konventionella bilar är lika miljövänliga som miljöbilar och att en ny bil oavsett är mer miljövänlig än en äldre bil. Detta argument kan bemötas genom att ge exempel på hur stor skillnad individen gör för miljön när hen väljer en miljöbil. En intervjuperson uttrycker det så här: *”om man visste tydligt att en miljöbil släpper ut ”så här mycket” mindre - som exemplet med cigaretter: ”så här mycket tjära går ner i dina lungor när du röker”. Det hela är lite luddigt”*.

Bilagor

1. Kvantitativ undersökning med privatpersoner som köpt en ny bil men inte valt en miljöbil.
2. Intervjustudie med privatpersoner och förmånsbilister som köpt en ny bil men inte valt en miljöbil, samt intervjuer med några leasingbolag.

Varför går nybilsförsäljningen av miljöbilar till privatpersoner så långsamt och hur kan utvecklingen skyndas på?

Kvantitativ undersökning med privatpersoner som köpt en ny bil men inte valt en miljöbil



Rapport 140501

FÖRORD

Miljöförvaltningen i Stockholms Stad har som mål att andelen miljöbilar ska öka vid nybilsförsäljning i Stockholms län. I dagsläget uppnås inte de satta målen. Det finns därför ett behov av fördjupad kunskap om varför privatpersoner väljer bort miljöbilar vid nybilsköp och vad som krävs för att miljöbilsandelen ska öka.

Några centrala frågeställningar för arbetet har varit att få fördjupad kunskap om kännedom om rådande incitament, värdering av rådande och tänkbara incitament samt kvantifiering av vilka faktorer som kan få nybilsköparna att välja en miljöbil samt hur stor andel som hade påverkats av olika faktorer.

Projektet har genomförts som en kvantitativ postenkät-studie och ingår som en del i ett större uppdrag med fokus på även förmånsbilar och företagsbilar.

Eva Sunnerstedt har varit kontaktperson och beställare på Miljöförvaltningen i Stockholm.



Kontakt

Lotta Schmidt
0761 020709
Lotta.Schmidt@wspgroup.se

INNEHÅLL

Svarsfrekvens, urval, metod och tidplan	3
Viktning	4
Bilnehav och fakta om den nya bilen	5
Inköpspris och uppskattad körsträcka per år	6
Intresse och erfarenhet av miljöbil	7
Viktiga egenskaper vid köp av ny bil	8
Hypoteser – i vilken omfattning stämmer de	9
Vilka incitament har störst effekt	11
Förstahandsval om enbart miljöbilar	14
Kännedom om rådande och kommande styrmedel	15
En djupdykning - valde mellan en miljöbil och köpt bil	16
En djupdykning – ägt eller disponerat en miljöbil	19
En djupdykning – de som köpt en bensinbil	22
En djupdykning – skillnader mellan yngre och äldre	23
Bakgrundsinformation om de medverkande	24
Sammanfattning och slutsatser	25

Svarsfrekvens, urval, metod och tidplan

Undersökningsomgång 1 – bensindrivna bilar

Urval

Slumpmässigt urval från Fordonsregistret - privatpersoner som är boende i Stockholms län och som köpt en ny bensindrivna personbil som ej miljöbilsklassats mellan juli-oktober 2013.

Metod

Postenkät till bilägarens hemadress.

Tidplan

Enkäterna skickades ut 18/11

Påminnelse 1 skickades ut 25/11

Ingen andra påminnelse

Slut på insamling + leverans 9/12

Svarsfrekvens

Antal utskick	1927
Antal inkomna svar	688
Svarsfrekvens	36%

Undersökningsomgång 2 – dieseldrivna bilar

Urval

Slumpmässigt urval från Fordonsregistret - privatpersoner som är boende i Stockholms län och som köpt en ny dieseldrivna personbil som ej miljöbilsklassats mellan oktober-december 2013.

Metod

Postenkät till bilägarens hemadress.

Tidplan

Enkäterna skickades ut 14/1

Påminnelse 1 skickades ut 22/1

Påminnelse 2 skickades ut 29/1

Slut på insamling + leverans 17/2

Svarsfrekvens

Antal utskick	813
Antal inkomna svar	345
Svarsfrekvens	42%

Totalt båda undersökningsomgångarna

Antal utskick	2740
Antal inkomna svar	1033
Svarsfrekvens	38%

Viktning

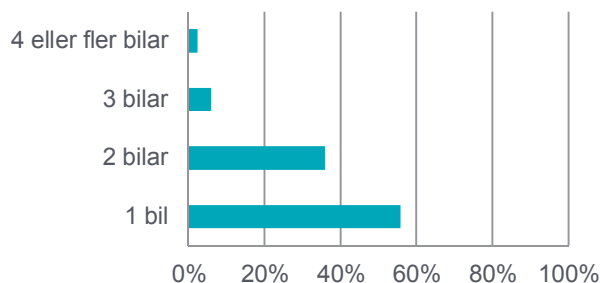
Resultaten har viktats med avseende på ålder och drivmedel så att resultaten motsvarar fördelningen enligt urvalet/Transportstyrelsen.

I undersökningen är det en överrepresentation av personer över 65 år som köpt en bensindriven bil – jämfört med hur försäljningen såg ut under den undersökta tidsperioden. Viktningen har kompenserat för detta.

	Fördelning enligt Transportstyrelsen		Fördelning enligt inkomna svar i undersökningen	
	Bensin	Diesel	Bensin	diesel
65 år och äldre	16%	11%	26%	12%
50-64 år	18%	15%	21%	12%
40-49 år	12%	11%	12%	7%
30-39 år	7%	7%	5%	3%
18-29 år	2%	1%	2%	0%
totalt	55%	45%	66%	34%

Bilnehav och fakta om den nya bilen

Hur många bilar finns i hushållet idag?

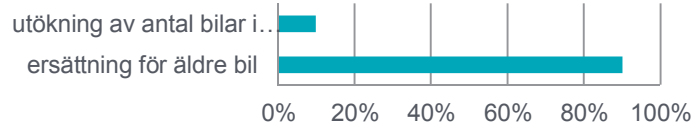


Nästan sex av tio har efter nybilsköpet en bil i hushållet. De som har två bilar i hushållet har i högre grad skaffat en dieseldriven bil.

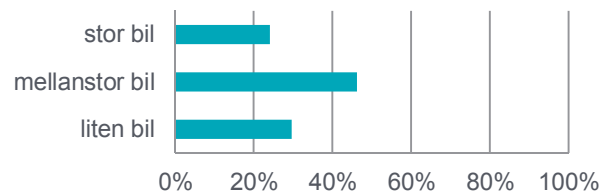
10 procent har utökat antalet bilar i hushållet med sitt nybilsköp. 2 procent av dessa har utökat antalet bilar från ingen till en bil.

Respondenterna har själva fått "klassa" storleken på sin bil – nästan hälften uppger att de köpt en mellanstor bil. en tredjedel har köpt en liten bil. Hälften av de bensindrivna bilarna var små och nästan hälften av de dieseldrivna bilarna var stora.

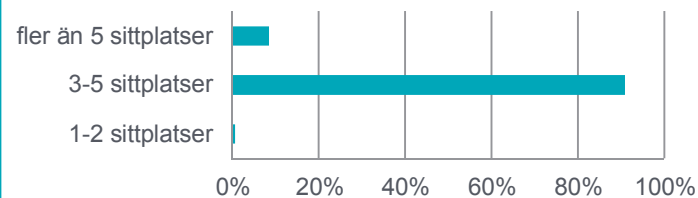
Är den nya bilen...?



Vad köpte du för typ av bil?

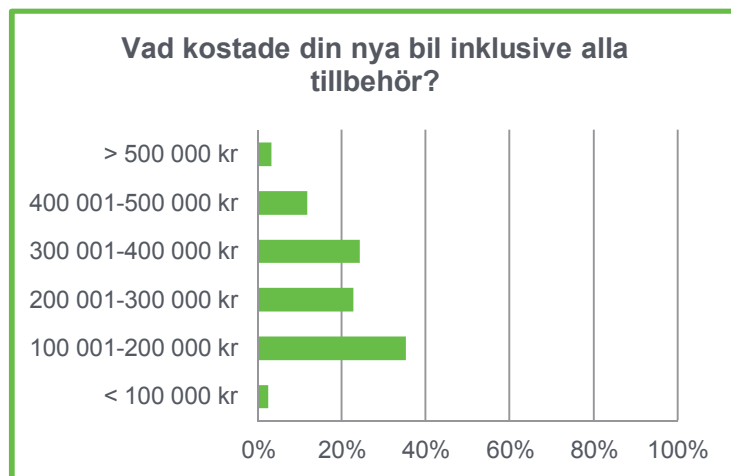


Hur många sittplatser finns det i din nya bil (inklusive förarplatsen)?



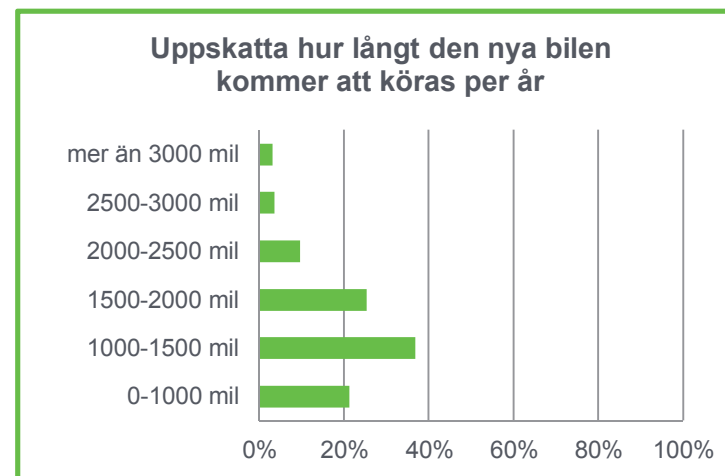
En majoritet av bilarna har 3-5 sittplatser. Enbart 9 procent av bilarna har 6 eller fler sittplatser.

Inköpspris och uppskattad körsträcka per år



Nästan två tredjedelar av bilarna har kostat mellan 100 000 – 300 000 kronor. Drygt en tredjedel har kostat 300 000 eller mer.

De dieseldrivna bilarna var i genomsnitt dyrare, vilket har sin förklaring i att en större andel av de dieseldrivna bilarna var av modell "större".



Majoriteten av bilarna (58%) kommer att köras 1500 mil eller kortare.

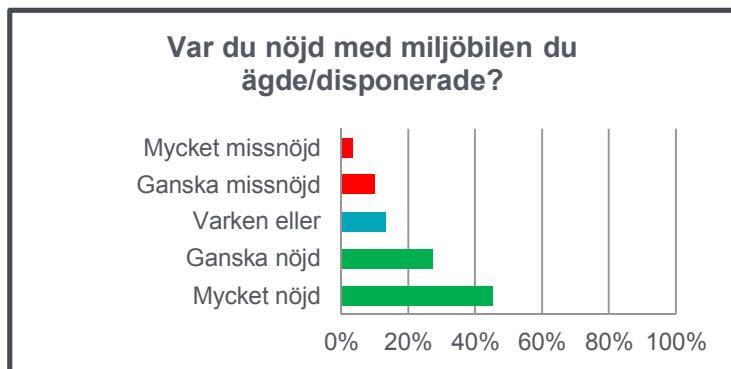
De dieseldrivna bilarna kommer i högre grad att köras längre under ett år.

Det finns ett tydligt samband mellan bilens pris och hur långt den kommer att köras under ett år. Ju dyrare bilen är desto längre körs den i genomsnitt under ett år.

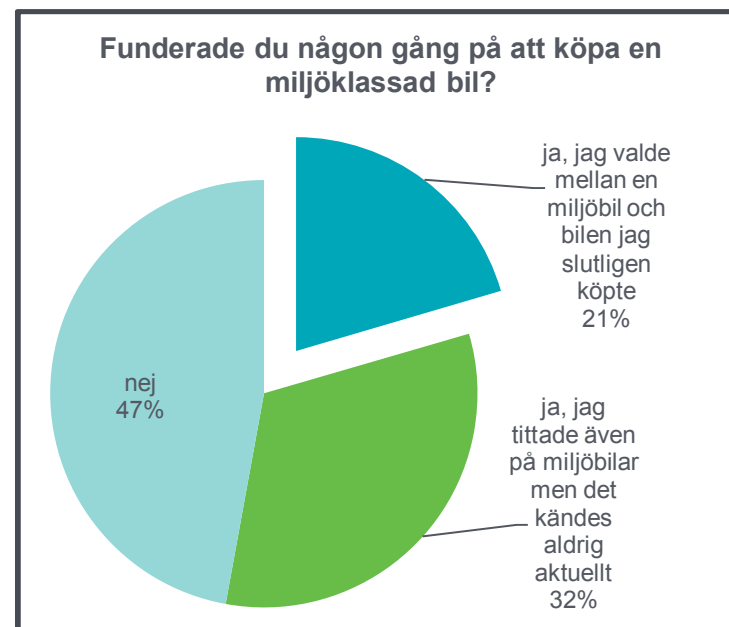
Intresse och erfarenhet av miljöbilar



24 procent har tidigare ägt eller disponerat en miljöbil. En dryg fjärdedel har överhuvudtaget ingen erfarenhet av miljöbilar.



Majoriteten av dem som ägt en miljöbil var mycket eller ganska nöjda med miljöbilen. 13 procent var uttalat missnöjda.

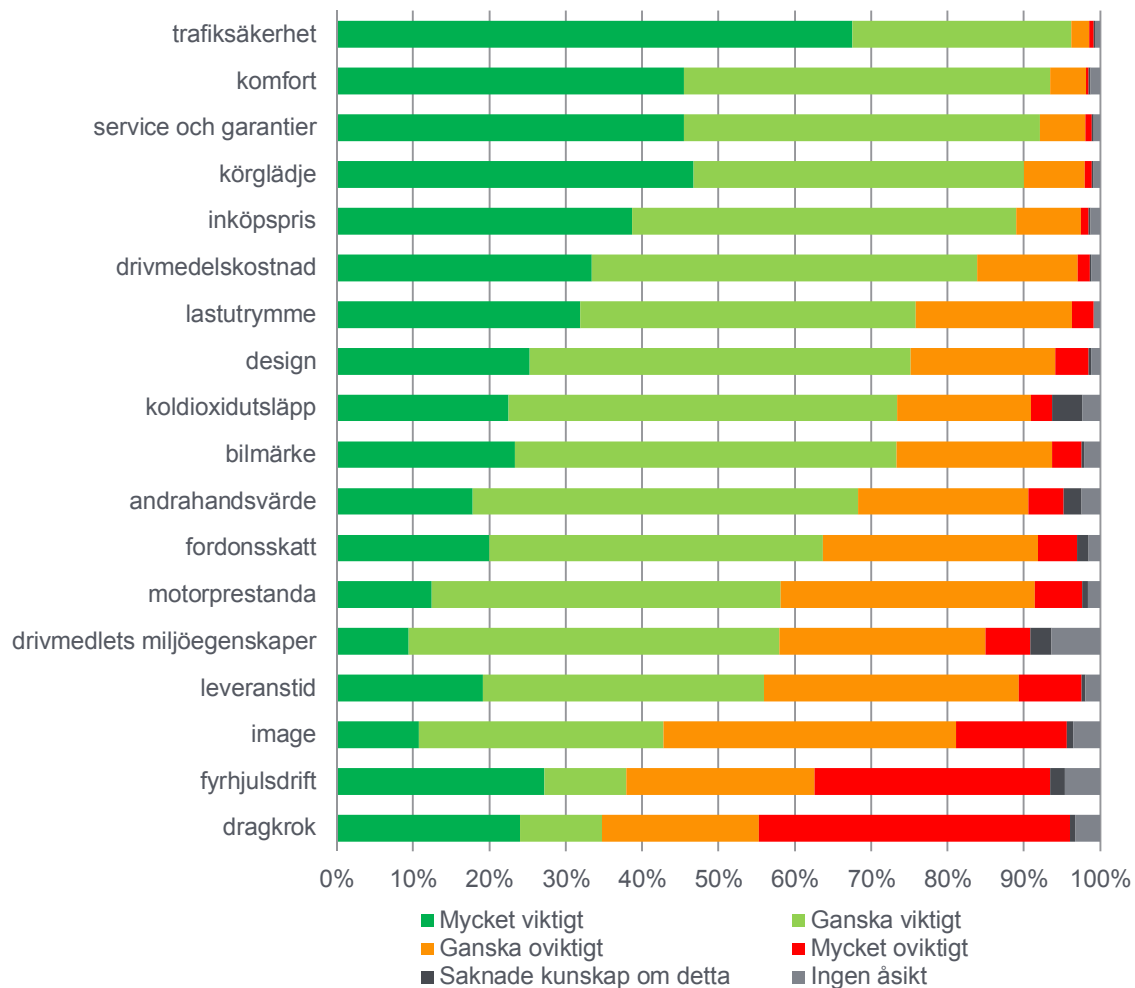


En av fem övervägde att köpa en miljöbil – de valde mellan en miljöbil och den bil de slutligen köpte.

Det finns ett samband mellan erfarenhet av miljöbilar och intresset för att köpa en miljöbil – 36 procent av dem som tidigare ägt eller disponerat en miljöbil och 30 procent av dem som själva kört en miljöbil valde mellan en miljöbil och bilen de slutligen köpte. För 17% av dem utan erfarenhet av miljöbilar stod valet mellan en miljöbil och bilen de slutligen köpte.

Viktiga egenskaper och omständigheter vid köp av ny bil

Hur viktiga var följande faktorer för dig när du köpte din nya bil?



Trafiksäkerhet, komfort, service/garantier, körglädje, inköpspris, drivmedelskostnad, lastutrymme och design var de åtta viktigaste faktorerna när man köpte sin nya bil – de som inte köpt en miljöbil.

Faktorer som var viktigare för dem som övervägde att köpa en miljöbil

De som valde mellan en miljöbil och bilen de slutligen köpte anser följande faktorer som betydligt viktigare de som gjorde ett val mellan icke miljöbilar:

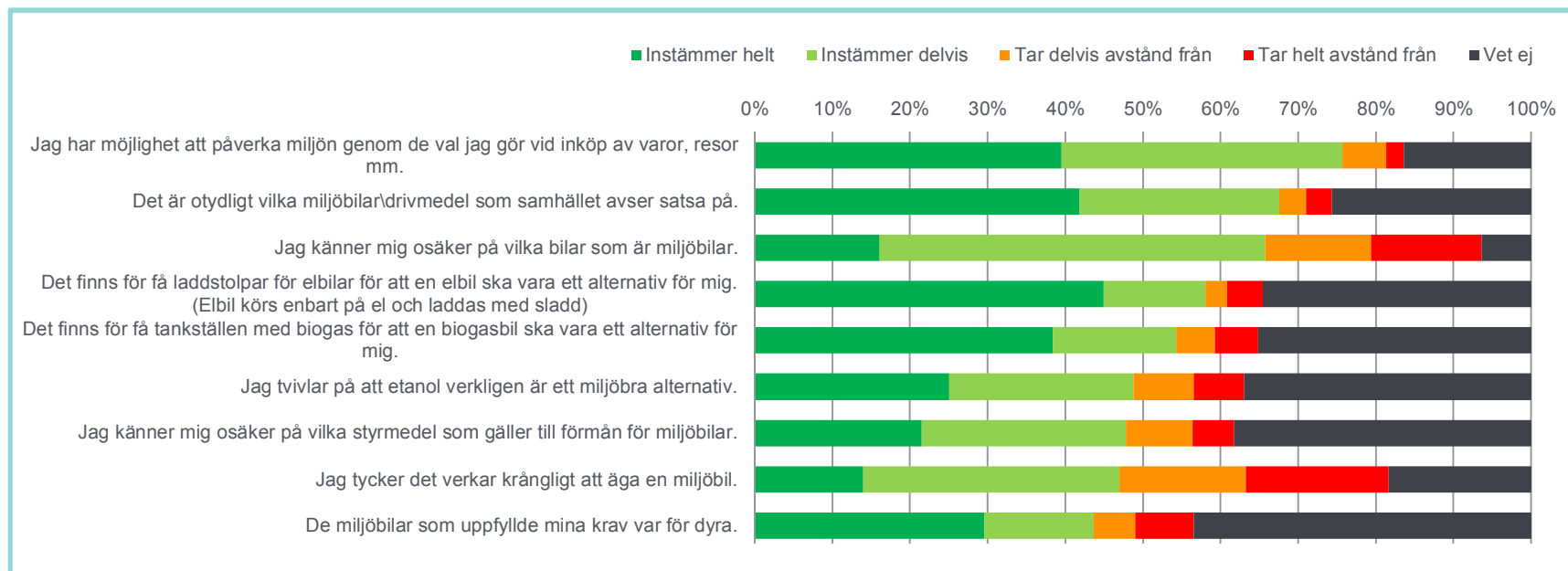
- Drivmedlets miljöegenskaper
- Fordonsskatt
- Koldioxidutsläpp
- Drivmedelskostnad

Faktor som var mindre viktiga för dem som övervägde att köpa en miljöbil

- Fyrhjulsdraft

Hypoteser som testats – i vilken omfattning stämmer de?

I vilken grad instämmer eller tar du avstånd från följande påståenden?



Respondenterna uppger att de har möjlighet att påverka miljön genom de val de gör vid inköp av varor, resor mm (76%). Det innebär att det finns en medvetenhet om att man kan påverka miljön om man anser det vara viktigt. Frågan blir därför; finns det en vilja att påverka miljön i en mer hållbar riktning? Knappt 10 procent anser att de inte har möjlighet att påverka miljön genom de val de gör.

Det råder en förvirring kring vilka bilar som verkligen är miljöbilar (66%) och man upplever det som otydligt vilka miljöbilar/drivmedel som samhället avser satsa på (68%). Dessutom är respondenterna osäkra på vilka styrmedel som gäller till förmån för miljöbilar (47%) och tycker att det verkar krångligt att äga en miljöbil (47%).

Elbilar upplevs inte som ett alternativ idag då det finns för få laddstolpar (58%). Det samma gäller för biogas, dvs att det finns för få tankställen för biogas (54%). Dessutom tvivlar hälften på att etanol är ett miljöbra alternativ.

De miljöbilar som uppfyllde nybilsköparnas krav var för dyra för att de skulle utgöra ett alternativ till den bil man köpte (44%).

Hypoteser som testats – i vilken omfattning stämmer de?

I vilken grad instämmer eller tar du avstånd från följande påståenden?

Det råder en stor osäkerhet kring många av frågorna. Nästan två tredjedelar har ingen uppfattning om andrahandsvärdet för miljöbilar. Detta trots att andrahandsvärdet anses viktigt enligt nästan 70 procent av de medverkande.

4 av 10 upplever en rädsla för tekniska problem om de skulle köpa en miljöbil.

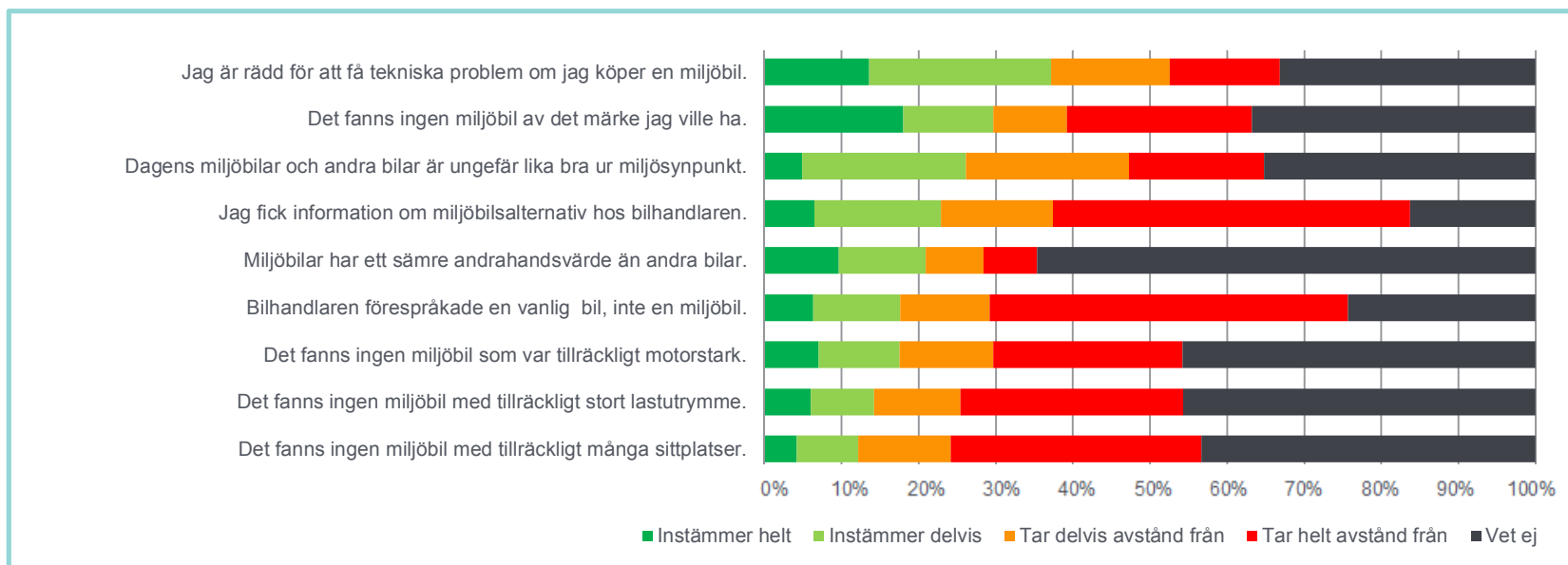
3 av 10 uppgav att det bilmärke de var intresserade av inte hade någon miljöbil.

Knappt 20 procent uppger att miljöbilsalternativen inte var tillräckligt motorstarka. Denna kundgrupp får antas vara svår att locka över till att köpa en miljöbil.

Bilhandlarna pratar inte så mycket med kunderna om miljöbilar och förespråkar inte specifikt köp av miljöbil.

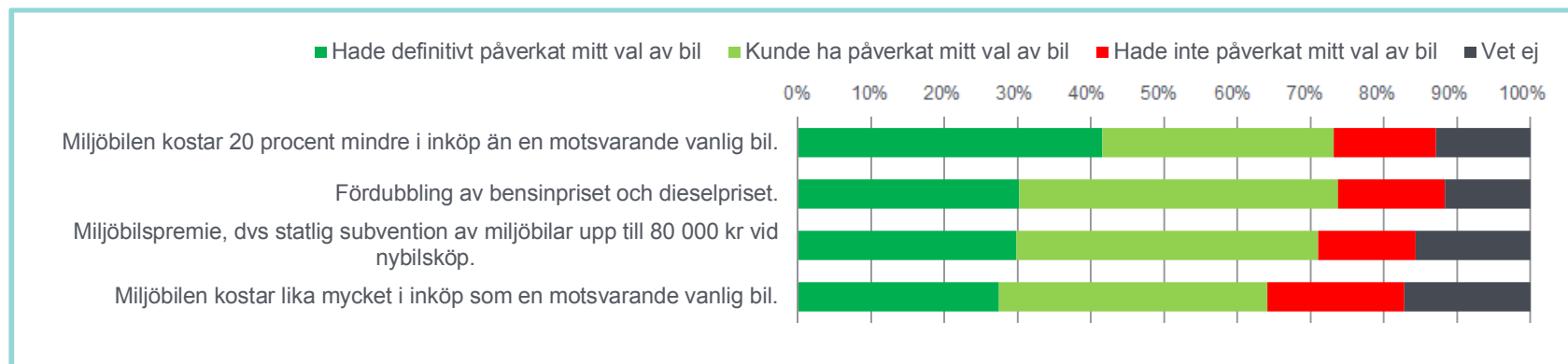
Det råder delade meningar om dagens miljöbilar och andra bilar är ungefär lika miljövänliga – en fjärdedel anser att de är ungefär lika bra och knappt 40 procent anser att miljöbilarna är bättre ur miljösynpunkt.

Lastutrymme och ett större antal sittplatser har stor betydelse för dem som behöver det, men andelen som har behov av det är relativt liten.



Vilka incitament har störst betydelse för att man ska välja en miljöbil – enligt dem som inte köpt en miljöbil

I vilken grad skulle nedanstående kunna påverka ditt intresse för att köpa en miljöbil?



Ekonomiska incitament förefaller vara de mest effektiva sätten att påverka dem som inte valt att köpa en miljöbil.

Om en miljöbil hade kostat 20 procent mindre i inköp än motsvarande vanlig bil så hade drygt 4 av 10 valt en miljöbil.

En fördubbling av bensin- och dieselpriiset skulle också få cirka 3 av 10 att skaffa en miljöbil.

En miljöbilspremie om 80 000 kronor hade kunnat få 3 av 10 att köpa en miljöbil.

Om en miljöbil hade kostat lika mycket som en motsvarande bil som de köpte, så uppger en fjärdedel att det definitivt hade påverkat valet att köpa en miljöbil.

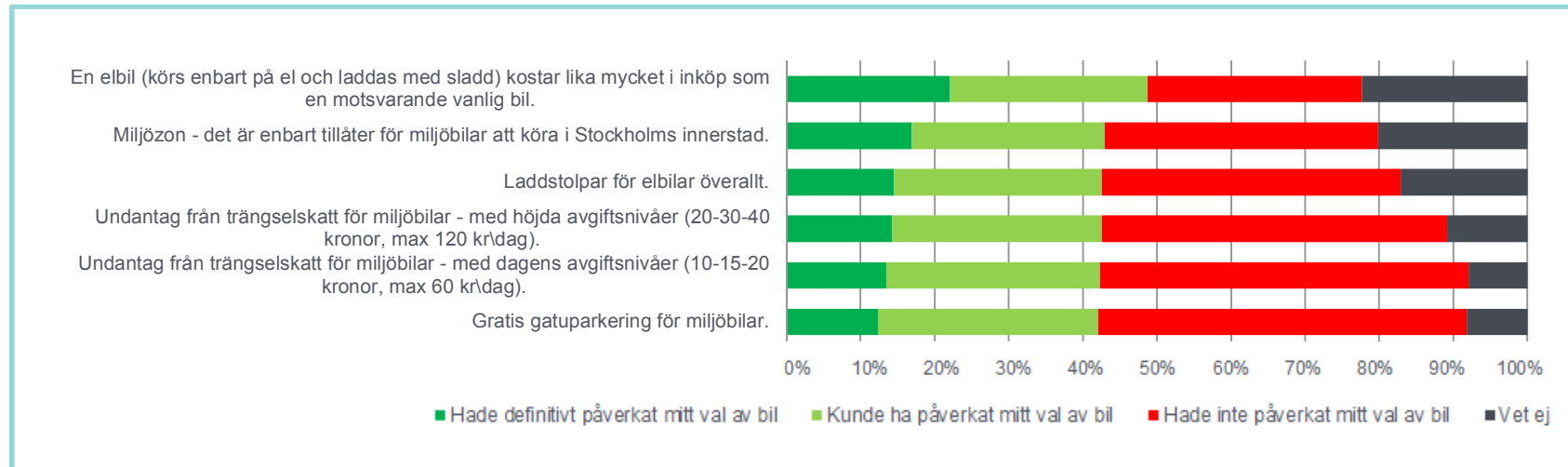
Cirka 15-20 procent säger att dessa ekonomiska incitament/åtgärder inte alls hade haft någon inverkan på vilken bil de skulle ha valt.

Vilka incitament har störst betydelse för att man ska välja en miljöbil – enligt dem som inte köpt en miljöbil

I vilken grad skulle nedanstående kunna påverka ditt intresse för att köpa en miljöbil?

Miljöbilsandelen skulle även öka - fast inte lika mycket - med följande incitament:

- Miljözon där det enbart är tillåtet för miljöbilar att köra i Stockholms innerstad (17%).
- Tillgång till laddstolpar för elbilar "överallt" (15%).
- Undantag från trängselskatt (13-14%).
- Gratis gatuparkering för miljöbilar (12%).



Vilka incitament har störst betydelse för att man ska välja en miljöbil – enligt dem som inte köpt en miljöbil

I vilken grad skulle nedanstående kunna påverka ditt intresse för att köpa en miljöbil?

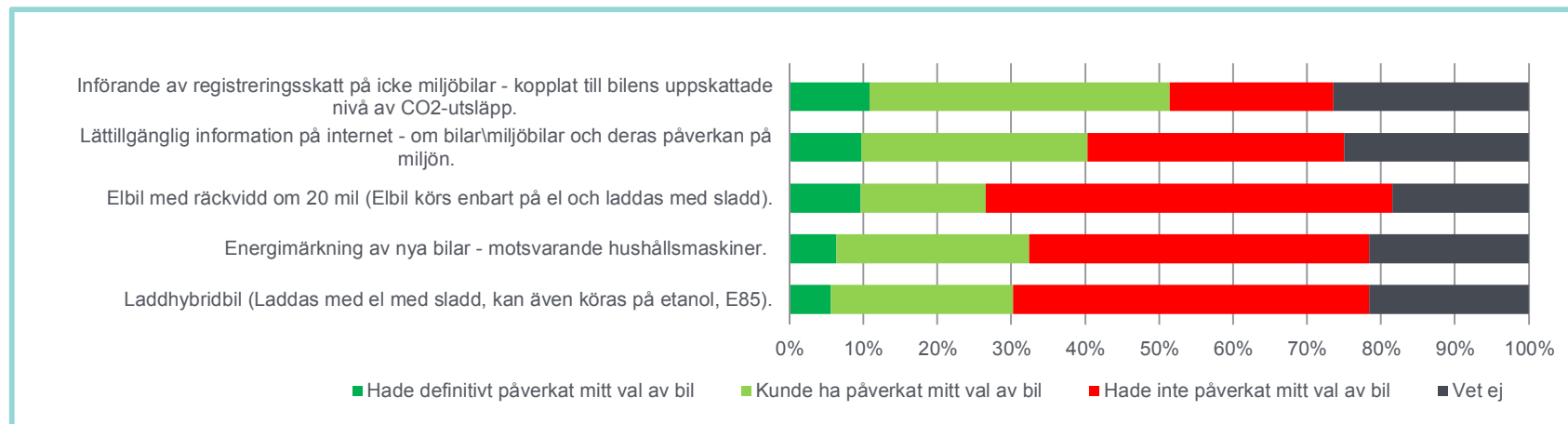
De incitament som skulle ha liten effekt på nybilsförsäljningen av miljöbilar är bland annat av mer informativ karaktär:

- energimärkning av nya bilar (6%)
- lättillgänglig information på internet om bilar/miljöbilar och deras påverkan på miljön (10%).

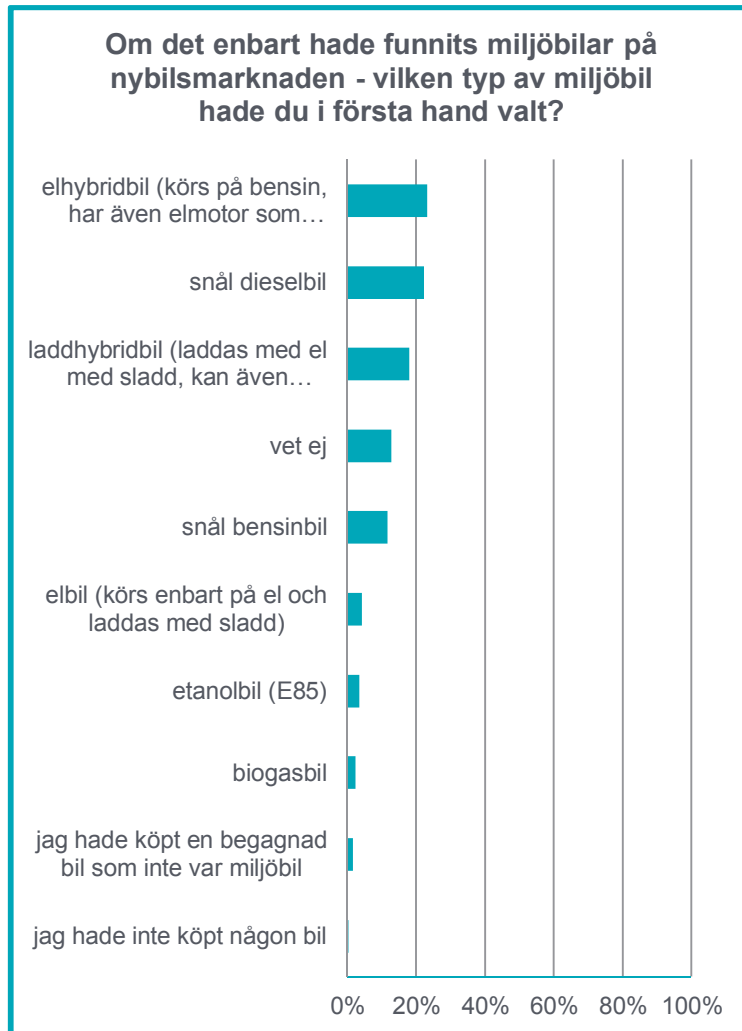
Dessa incitament bedöms som relativt ”billiga” att införa varför det får anses motiverat med denna typ av konsumentinformation. Informationen skulle dessutom kunna vara till glädje för samtliga vid nybilsköp.

Införande av registreringskatt på icke miljöbilar och tillgång till en elbil med räckvidd om 20 mil skulle påverka ca 10 procent att skaffa en miljöbil.

Intresset för en laddhybridbil som även kan köras på Etanol E85 hade varit intressant för knappt 6 procent. Etanol förefaller generellt inte tillhöra de drivmedel som är attraktiva för nybilsköpare av ej miljöbilar.



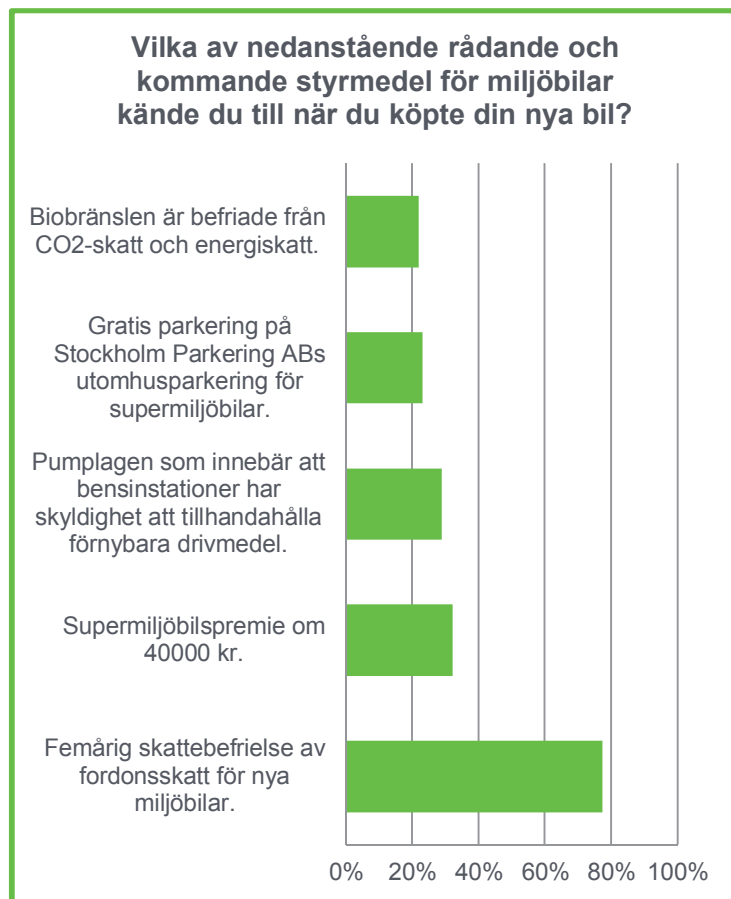
Förstahandsval vid enbart miljöbilar på nybilsmarknaden



Om bara miljöbilar hade erbjudits på nybilsmarknaden så hade enbart 2 procent avstått från att köpa en ny bil, dvs intresset för att köpa en ny bil skulle inte minska märkbart. 13 procent säger att de inte vet vad de skulle skaffa för miljöbil.

1. Elhybridbil skulle vara mest intressant och en fjärdedel skulle välja denna typ av miljöbil.
2. Näst mest intressant skulle det vara med en snål dieselbil (22%). Intresset för snåla dieselbilar är större bland dem som köpte en dieselbil.
3. Tredje mest intressant är laddhybridbil som 18 procent skulle välja om det enbart fanns miljöbilar på nybilsmarknaden.
4. Snål bensinbil kommer på fjärde plats. Intresset för snåla bensinbilar är större bland dem som köpt en bensinbil.

Kännedom om rådande och kommande styrmedel

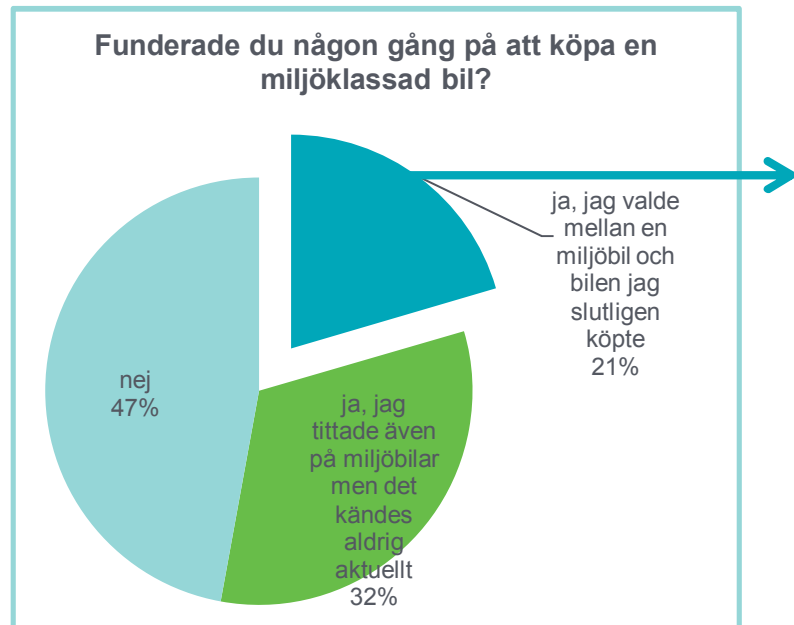


Femårig skattebefrielse är det styrmedel som flest nybilsköpare av "ej miljöbilar" känner till – 77%.

I övrigt är det låg kännedom om kommande och befintliga styrmedel - med syfte att gynna miljöbilsköp. Mellan en tredjedel och en fjärdedel känner till övriga styrmedel.

En djupdykning - de som valde mellan en miljöbil och köpt bil

Vad skiljer dem från övriga nybilsköpare av ej miljöbil?



- De har i högre grad enbart en bil i hushållet.
- De köpte i betydligt högre grad en liten bil och i betydligt mindre grad en stor bil.
- De köpte i högre grad bensindrivna bilar (61%).
- De köpte till störst andel bilar i prisklassen 100000-200000 kronor (42%)
- De kommer att köra en kortare årlig körsträcka.
- De har i högre grad ägt eller disponerat en miljöbil (37%)
- Av dem som ägt eller disponerat en miljöbil var ingen missnöjd med miljöbilen (84% var uttalat nöjda).
- De är i högre grad intresserade av laddhybridbilar och i mindre grad av snåla dieselbilar - om det enbart hade funnits miljöbilar på nybilsmarknaden.
- De är i högre grad i åldern 18-39 år och i mindre grad i åldern 65 år och äldre.

En djupdykning - de som valde mellan en miljöbil och köpt bil

Vad skiljer dem från övriga nybilsköpare av ej miljöbil?

Viktiga faktorer vid nybilsköp

De viktigaste faktorerna vid nybilsköp - för dem som valde mellan en miljöbil och bilen de köpte

Inom parentes står rangordningen för vilka faktorer som är viktigast för samtliga som inte köpt miljöbil.

1. trafiksäkerhet (1)
2. service och garantier (3)
3. drivmedelskostnad (6)
4. Inköpspris (4)
5. komfort (2)
6. körglädje (5)
7. koldioxidutsläpp (9)
8. fordonsskatt (12)

Faktorer som är viktigare för dem som valde mellan en miljöbil och bilen de köpte – jämfört med de som inte valde mellan en miljöbil

- fordonsskatt
- drivmedlets miljöegenskaper
- koldioxidutsläpp
- drivmedelskostnad

Faktor som är mindre viktiga för dem som valde mellan en miljöbil och bilen de köpte

- fyrhjulsdraft
- dragkrok
- motorprestanda
- design
- lastutrymme

Incitament som kan få fler att köpa en miljöbil

De mest effektfulla incitamenten – för dem som valde mellan en miljöbil och bilen de köpte

Nedanstående incitament skulle locka flest att köpa en miljöbil. Det gäller även dem som valde mellan en miljöbil och bilen de slutligen köpte.

- Miljöbilen kostar 20 procent mindre i inköp än en motsvarande vanlig bil.
- Miljöbilspremie, dvs statlig subvention av miljöbilar upp till 80 000 kr vid nybilsköp.
- Miljöbilen kostar lika mycket i inköp som en motsvarande vanlig bil.
- Fördubbling av bensinpriset och dieselpriset.

Incitament som är mer effektfulla för dem som valde mellan en miljöbil och bilen de köpte – jämfört med dem som inte valde mellan en miljöbil

- Miljöbilen kostar 20 procent mindre i inköp än en motsvarande vanlig bil.
- Miljöbilen kostar lika mycket i inköp som en motsvarande vanlig bil.
- Miljöbilspremie, dvs statlig subvention av miljöbilar upp till 80 000 kr vid nybilsköp.
- En elbil (körs enbart på el och laddas med sladd) kostar lika mycket i inköp som en motsvarande vanlig bil.
- Laddstolpar för elbilar överallt.
- Elbil med räckvidd om 20 mil (Elbil körs enbart på el och laddas med sladd).
- Införande av registreringsskatt på icke miljöbilar - kopplat till bilens uppskattade nivå av CO2-utsläpp.
- Undantag från trängselskatt för miljöbilar.

De som valde mellan en miljöbil och bilen de slutligen köpte är genomgående mer benägna att skaffa en miljöbil vid införande av incitament som gynnar miljöbilar.

En djupdykning – de som valde mellan en miljöbil och köpt bil

Några av de medverkandes egna ord...

När jag bestämde mig för en ny bil 2012 för leverans 2013 gällde 118g i utsläpp för miljöbilar. Ingen kännedom hur ändringen skulle bli 2013, alltså 98g.

En stor del av Stockholms problem med luftkvalitet tror jag beror på ett ökande antal dieselfordon. En bil med snål bensinmotor släpper ut betydligt mindre kväveoxider.

Köpte den nya bilen med lågt co2 utsläpp.

Ville gärna ha en elbil men de var alldeles för dyra. Även andra miljöbilar var för dyra.

Osäkerheten om reglerna för miljöbilar på ett par års sikt och hur teknikutvecklingen av nya miljöbilar blir framöver och påverkar andrahandsvärdet gör osäkerheten i nybilsvalet extra stor.

Min bil är klassad som miljöbil inom EU men ej i Sverige.

Trodde jag köpt en miljöbil - snål bensinbil?

Ville köpa laddhybrid men de visade sig fortfarande vara för dyra.

Tänkte köpa Toyota Auris laddhybrid, men räckvidden med el är för liten. Batteriet kommer att utvecklas (se mobiler) men det tar väl 10 år och det är för sent för mig.

En djupdykning – de som ägt eller disponerat en miljöbil

Vad skiljer dem från övriga nybilsköpare av ej miljöbil?



- De köpte i högre grad en stor bil med fler än 5 sittplatser.
- De valde i högre grad mellan en miljöbil och bilen de slutligen köpte (35% jämfört med 16%).
- De var till största delen nöjda med miljöbilen de ägt/disponerat (71% var uttalat nöjda).
- De är i något högre grad intresserade av laddhybridbilar - om det enbart hade funnits miljöbilar på nybilsmarknaden.
- De har något större kännedom om rådande och kommande styrmedel för miljöbilar (*undantaget gratis parkering på Stockholm Parkering ABs utomhusparkering för supermiljöbilar*).
- De ingår i högre grad i hushåll med 4-5 familjemedlemmar.
- De är i högre grad förvärvsarbetande och i mindre grad pensionärer.
- De utgörs i något högre grad av män.
- De är i högre grad i åldern 30-64 år.
- De har i högre grad en hushållsinkomst över 800 000 kr/år.

En djupdykning – de som ägt eller disponerat en miljöbil

Vad skiljer dem från övriga nybilsköpare av ej miljöbil?

Viktiga faktorer vid nybilsköp

De viktigaste faktorerna vid nybilsköp - för dem som ägt/disponerat en miljöbil.

Nedanstående faktorer är de viktigaste för alla som köpt en ny bil, som ej är miljöbil. Det gäller även dem som tidigare ägt/disponerat en miljöbil.

1. trafiksäkerhet
2. komfort
3. service och garantier
4. inköpspris
5. körglädje
6. drivmedelskostnad
7. lastutrymme

Faktorer som är viktigare för dem som ägt/disponerat en miljöbil

De som ägt eller disponerat en miljöbil anser följande faktorer som viktigare än dem som inte ägt/disponerat en miljöbil:

- fordonsskatt
- leveranstid

Faktor som är mindre viktiga för dem som ägt/disponerat en miljöbil:

- fyrhjulsdrift
- dragkrok
- motorprestanda

Incitament som kan få fler att köpa en miljöbil

De mest effektfulla incitamenten – på dem som ägt/disponerat en miljöbil.

Nedanstående incitament skulle locka flest att köpa en miljöbil. Det gäller även dem som tidigare ägt/disponerat en miljöbil.

- Miljöbilen kostar 20 procent mindre i inköp än en motsvarande vanlig bil
- Miljöbilspremie, dvs statlig subvention av miljöbilar upp till 80000 kr vid nybilsköp
- Miljöbilen kostar lika mycket i inköp som en motsvarande vanlig bil
- Fördubbling av bensinpriset och dieselpriset

Incitament som är mer effektfulla på dem som ägt/disponerat en miljöbil – jämfört med dem som inte ägt/disponerat en miljöbil

- Miljöbilen kostar 20 procent mindre i inköp än en motsvarande vanlig bil.
- Undantag från trängselskatt för miljöbilar.
- En elbil (körs enbart på el och laddas med sladd) kostar lika mycket i inköp som en motsvarande vanlig bil.
- Miljöbilspremie, dvs statlig subvention av miljöbilar upp till 80000 kr vid nybilsköp.
- Gratis gatuparkering för miljöbilar.

De som har erfarenhet av att äga/disponera en miljöbil är genomgående mer benägna att skaffa en miljöbil igen vid införande av incitament som gynnar miljöbilar.

En djupdykning – de som ägt eller disponerat en miljöbil

De medverkandes egna ord...

Moment 22 - Inga/få bilar på marknaden. Inga/få laddmöjligheter - samt dålig ekonomi. Väljer billig bil.

Mer info om miljöpåverkan, konkreta exempel med inköp+drift, ekonomi jämfört med fordonen olika typer. Mer statliga och kommunala subventioner.

Jag äger idag en miljöbil. Den nya bilen är för körglädjen (sportbil)

Jag trodde jag hade köpt en miljöbil

Min nuvarande bil, som är bensindriven, klassades som miljöbil 2012, men inte 2013. Synd!

En djupdykning – de som köpt en bensindriven bil

De som köpt en bensindriven ny bil har i högre grad...

- ...enbart en bil i hushållet – 62%
- ...köpt en liten bil – 51% och i mindre grad en stor bil – 9%
- ...köpt en bil som kostade under 200 000 kronor och i mindre grad en bil som kostade mer än 300 000 kronor
- ...planerat att köra 1500 mil eller kortare under ett år – 73%

De som köpt en bensindriven ny bil är i högre grad...

- ...ensamstående – 27%
- ...i enpersonshushåll – 19% och ingår i mindre grad i hushåll med fyra eller fler hushållsmedlemmar
- ...pensionärer – 31%
- ...kvinnor – 45%

En djupdykning – skillnader mellan yngre och äldre

- Yngre upplever att de i högre grad än äldre har möjlighet att påverka miljön genom de val de gör vid inköp av varor, resor mm.
- Äldre tycker i högre grad att det verkar krångligt att äga en miljöbil.
- Yngre har i högre grad erfarenhet av att ha åkt en miljöklassad bil.
- Äldre är i högre grad än yngre intresserade av en snål bensinbil om det enbart fanns miljöbilar på nybilsmarknaden.
- Yngre är i högre grad än äldre intresserade av elhybridbil om det enbart fanns miljöbilar på nybilsmarknaden.
- Äldre har i högre grad än yngre kännedom om rådande och kommande styrmedel till förmån för miljöbilar.
- Bilens design, image, drivmedelskostnad, fordonsskatt, service och garantier är viktigare för yngre än äldre. Fyrhjulsdrift är mindre viktigt för yngre än övriga.
- Yngre valde i högre grad mellan en miljöklassad bil och bilen de slutligen köpte.
- Yngre fick i högre grad information om miljöbilsalternativ hos bilhandlaren.
- Inköpspriset är viktigare för yngre än äldre och yngre köpte i högre grad en ”billigare” bil i prisklassen 100 000 – 200 000 sek.
- Undersökta incitament för att öka miljöbilsförsäljningen skulle i högre grad påverkat yngre än äldre till att skaffa en miljöbil.

Bakgrundsinformation om de medverkande

80 procent lever som sambos eller är gifta, 20 procent är ensamstående.

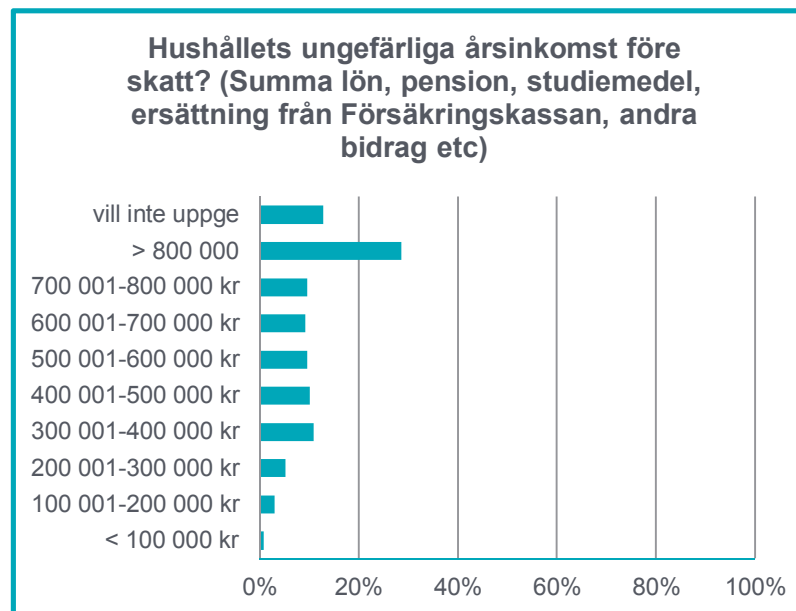
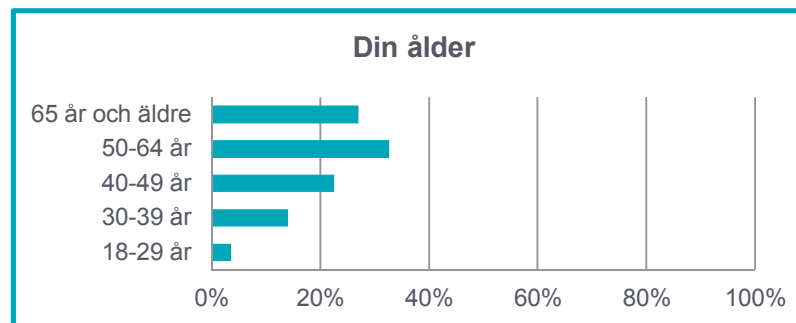
45 procent lever i hushåll med två personer och 14 procent lever i ensamhushåll (inklusive eventuella barn).

69 procent bor i förort med villor/lägenheter, 21 procent bor i stadsmiljö och 10 procent på landsbygd.

69 procent är förvärvsarbetande och 28 procent är pensionärer.

Av de förvärvsarbetande åker 71 procent i varierande grad bil till arbetet, 36 procent åker i varierande grad kollektivt till arbetet och 12 procent cyklar i varierande grad till arbetet.

34 procent är kvinnor och 66 procent är män.



Sammanfattning och slutsatser

Nybilsförsäljning av miljöbilar till privatpersoner – varför går det så långsamt och hur kan utvecklingen skyndas på?

Det finns en vilja att vara miljövänlig men inte om det innebär att man frivilligt ska ta på sig 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, dvs 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

Det finns en potential att locka över fler att köpa miljöbil. 20 procent övervägde en miljöbil redan i dagsläget och 30 procent tittade även på miljöbilar.

Ekonomiska incitament förefaller vara de mest effektiva sätten för att påskynda utvecklingen av miljöbilsmarknaden:

- Störst effekt skulle uppnås om miljöbilar kostade 20 procent mindre än motsvarande "vanliga" bilar – då skulle potentialen vara uppemot 75 procent - drygt 40 procent uppger att det absolut hade påverkat köpet.
- Det finns även en betydande potential i om man kan erbjuda miljöbilar till ett pris som motsvarar inköpskostnaden för "vanliga" bilar. Potentialen hade varit nästan 65% - drygt 25 procent uppger att det absolut hade påverkat köpet.
- En fördubbling av bensinpriset och dieselpriiset skulle resultera i ett ökat intresse för miljöbilar med en potential om nästan 75 procent – 30 procent uppger att det absolut hade påverkat köpet.

Det finns dålig kunskap bland konsumenterna om rådande incitament till förmån för miljöbilar.

Jämte olika incitament/styrmedel så finns det ett stort behov av långsiktighet vad gäller vilka miljöbilar/drivmedel som samhället avser satsa på. I dagsläget upplever konsumenten även att det är otydligt vilka bilar som är klassade som miljöbilar.

Långsiktighet från samhället

Ekonomiska incitament

Ökad andel miljöbilar

Hur resonerar nybilsköparna av icke miljöbilar?

En intervjustudie med privatbilister och förmånsbilister, samt några leasingbolag

2014-05-02

UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



FÖRORD

Miljöförvaltningen i Stockholm stad vill ha ett underlag för det fortsatta arbetet med att öka antalet miljöbilar i Stockholm. Försäljningen av miljöbilar går inte i den takt som staden och miljöförvaltningen önskar.

INNEHÅLL

1. Bakgrund: Syfte och genomförande
2. Resultat: Intervjuer med tolv privatbilister
3. Resultat: Intervjuer med fem förmånsbilister
4. Resultat: Intervjuer med två leasingbolag

Bakgrund

Syfte och genomförande

Syftet med intervjustudien var att få kunskap om hur nybilsköpare som köpt en icke miljöklassad bil resonerar kring sitt köp och vad som är viktigt vid köp av bil. Denna kunskap ligger till grund för den enkät som följer. Syftet är även att få förnyad kunskap om förmånsbilisterna och företagens preferenser vad gäller val av bil. Med detta moment fångas de bakomliggande orsakerna och faktorer som leder fram till ett icke-köp av miljöbil, samt även hur målgruppen resonerar under sitt beslut. Studien inkluderar framåtsyftande frågor för att fånga en möjlig framtida intention. Med detta material får miljöförvaltningen bättre kunskap om målgrupperna.

Intervjuer har genomförts med privatbilister, förmånsbilister och leasingbolag. Totalt har 19 telefonintervjuer genomförts under hösten 2013. Intervjuerna är fördelade på följande målgrupper:

- Tolv privatpersoner
- Fem förmånsbilister
- Två leasingbolag

Bland frågeställningar i intervjustudien återfinns:

- Vad har betydelse vid bilköp?
- Vad hade kunnat få köparna att välja miljöbil?
- Hur stor betydelse har olika styrmedel, information, sociala normer vid köp av bil?
- Har det skett en förändring i hur man resonerar nu än vid tidigare köp?

Resultat privatbilister

Intervjuer med tolv privatpersoner som köpt en icke-miljöbil



Privatpersoner söker funktion

De tolv intervjuade privatbilisterna:

- 6 kvinnor, 6 män
- Mellan 29 till 62 år gamla
- 8 har stora bilar, sjusitsig eller SUV
- 7 personer väljer att åka kollektivt till arbetet

De intervjuade har *behov* av:

- Fyrhjulsdrift, pga. man ibland kör långa sträckor till landet eller fjällen
- En hög bil så att man ser bra, och för att det är säkert
- En bil med stark motor

Intervjupersonerna använder sin bil i vardagen, men de flesta väljer att åka kollektivt till och från jobbet. Bilen används för att skjutsa barnen till aktiviteter, åka och handla eller åka till landet. Bilen ska vara säker och rymlig för att få plats med barn, barnens kompisar, husdjur och material.

Inställning till miljöbilar

Inställning till miljöbil

Flera definierade miljöbil som en bil som har fossilfria bränslen. Flera är osäker på vilket bränsle som är det mest miljövänliga.

Jag är tveksam till det här med dieselbilar. De sägs vara miljövänligare än bensin för att de drar mindre bränsle, men de klassas inte som miljöbilar. Sedan finns det ju bensinbilar som släpper ut lite, men...

Flera av de intervjuade kände inte till begreppet miljöbil och kunde heller inte förstå det när man fått det förklarat för sig. Tre av de intervjuade förstår inte vad som menas med miljöbil. *"Jag inbillar mig att en ny bil oavsett är mer miljövänlig än en gammal bil... Hade de gjort mer reklam kunde jag absolut tänka mig en miljöbil."*

Några av de intervjuade är mycket intresserade och kunniga om miljöbilar.

De hade gärna valt en miljöbil men valde en annan bil då de saknar bra alternativ.

"Jag personligen har alltid tittat på biogas. Hade nog lutat mot det om vi kunde tanka i hela Sverige! Men med sambons sommarställe i Örnsköldsvik är det omöjligt."

Varför väljer privatbilisten bort miljöbilen?

Varför väljer privatbilisten bort miljöbilen?

De faktorer som bidragit till att det inte blev en miljöbil är att inköpspriset är för högt, att det inte finns en modell de söker. Ett annat argument till att inte köpa en miljöbil var att de genom att köpa en ny bil redan är miljövänliga, *"Alla nya bilar är bättre än de äldre"*.

Exempelvis beskriver en köpare sin bil som "low diesel" och att det gör att den är mer miljövänlig. *"Vår bil är mer miljövänlig. "Low diesel"... Den har en knapp man kan trycka på för att köra mer miljövänligt, för att släppa ut mindre svart rök. Jag vet inte riktigt hur det fungerar men det är bra."*

Flera beskriver bristen av information/argumentation i samhället och menar att det skulle påverka *"om man såg en massa miljöbilar överallt – jag vet ju inte ens om jag ser miljöbilar! Hur ser de ut? Dom är ju inte märkta."*

Familj och vänner, bilhandlare och internet påverkar val av bil

Flera av de intervjuade har bekanta som köpt miljöbilar, vilket har påverkat dem både i positiv och negativ riktning.

Vad skulle få dem att köpa miljöbil?

För att få privatbilister att satsa på miljöbilar behövs:

- Ekonomiska incitament: billigare inköpspris, gratis parkering, billigare försäkring, trängselskatt
- Fler tankställen
- Ett tydligare budskap
- Samma funktion och jämförbara med konventionella bilar

Resultat förmånsbilister

Intervjuer med fem förmånsbilister som köpt en icke miljöbil



Resultat förmånsbilister

Viktiga egenskaper vid köp av bil

De fem intervjuade förmånsbilisterna:

- 3 män och 3 kvinnor
- Mellan 30 och 57 år gamla
- 4 av 5 skulle valt miljöbil om rätt modell funnits och de haft mer kunskap
- 3 av 5 kommer välja miljöbil nästa gång

Vilka egenskaper är viktiga vid köp av bil?

Förmånsbilisterna väljer bilar som är funktionella men som också kan göra bra reklam för företaget. De fattar beslut utifrån företagspolicy och köper större bilar än sitt egentliga behov på grund av det.

Priset är en viktig faktor, liksom driftskostnad, försäkring och att bilen är rymlig. Andra faktorer som nämns är säkerhet, fyrhjulsdraft och stark motor.

Varför väljer förmånsbilister bort miljöbilen?

Fyra av de fem intervjuade uppger att de hade överväg att välja en miljöbil om de varit billigare, funnits rätt modell, om det funnits fler tankställen.

"Hade det funnits en miljöbil av denna modell hade jag valt den".

"Jag visste inte vilka bilar som var miljöbilar och vilka det fanns att välja vid mitt val av BMWn".

Vad skulle få dem att köpa miljöbil?

För att få förmånsbilister att satsa på miljöbilar behövs:

- Ekonomiska incitament
- Fler tankställen
- Mer information
- Fler modeller

Ekonomiska incitament är viktiga för att få fler att överväga att köpa miljöbil. De anser att det borde vara gratis parkering och att kunna få en summa för att byta ut sin gamla bil. Det ska synas att samhället satsar och styr mot ett fossilfritt 2030. De föreslår differentierade trängselskatter för att få bort bilar som kör på bensin samt drar mycket bränsle. Och att istället för subventioner för miljöbilar, ha fler "taxor" för icke miljöbilarna. *"Om det smärtar så gör man något åt det, om det inte smärtar så gör man inget åt det."*

De vi intervjuat anser att biltillverkare och försäljare borde ta ansvaret för att miljöbilar finns på marknaden. Det är inte kunden som ska ta ansvar för kunskapsspridning.

"Alla bilar borde vara miljöbilar, nu är det för svårt att veta vad som är miljöbil. Biltillverkarna borde ha ansvaret istället för kunden. Jag tycker att det borde lagstiftas eller bli ett branschbeslut att alla bilar borde vara miljöbilar. Så slipper slutkonsumenten ta hela ansvaret."

Resultat från intervjuer med två leasingbolag



Varför väljer inte kunderna miljöbilar?

Avtalsansvariga/säljare anser att staten och kommunen borde öka nackdelarna med att ha en miljöovänlig bil istället för att skapa enstaka incitament. Satsa på långsiktighet istället för kortsiktighet. Kunderna väljer inte miljöbilar på grund av högt pris och en osäkerhet vad gäller andrahandsvärdet. Att köpa in miljöbilar är ett sätt för företag att marknadsföra sig som ett företag som ligger i framkant inom social responsibility och på så sätt är ett attraktivt företag. Företagen arbetar med inköpspris och utsläppsgränser (oftast ligger kraven på 120-160 gram).

Köparna väljer snåla diesel- och bensinbilar

Efter den nya skatteregeln, där man sänkte skattegränsen, väljer företag att inte köpa miljöbilar. Företagen fortsätter att köpa bilar som är snåla istället för att köpa miljöbilar. Dieselbilar är fortfarande populära men även bensinbilar börjar komma tillbaka. De bekräftar

trenden att dieselbilar är som att köra en vanlig bil, man behöver inte ändra beteende.

Miljöbilar är för dyra i inköp och osäkra när det gäller andrahandsvärde.

”Biltillverkarna är ju duktiga på att anpassa sig. När de är så effektiva blir inte bränslet så viktigt – då kan det lika gärna vara bensin.”

Hur ser köparen på andra bilar?

Elbilar har en väldigt liten andel. Det blir för dyrt och svårt att se användningsområdet för en ren elbil. Vem ska ta laddkostnaden? Vem finansierar elen hemma? Hur gör man med milersättning? **Etanolbilar** har i stort sett försvunnit och **gasbilarna** har dåligt andrahandsvärde då det inte finns tillräcklig infrastruktur. Privatpersoner är intresserade först när det finns en etablerad marknad. Framtidsbilen är **ladd hybrid**.

Leasingbolagen efterfrågar långsiktighet och piskor i miljöbilsarbetet

Leasingbolagen bekräftar trenden om att bilsbilarna har blivit effektivare och bidragit till att bränslet är mindre viktigt.

För att kunna rekommendera kunder att köpa miljöbilar anser leasingbolagen att det behövs en långsiktighet. Idag tycker dem att det är svårt att följa med i det som händer och att hitta samlad information. De efterfrågar en tydlig miljöbilsnorm och långsiktiga åtgärder framför kortsiktiga incitament.

”Vi blev lite brända av gasbilen, vi pratade upp och sålde denna och sedan hände inget med infrastrukturen”

Istället för fördelar för miljöbilar anser leasingbolagen att samhället borde styra mot att införa nackdelar för icke miljövänliga bilar. ”

Det är bättre att sätta högre beskattning på miljöförstörande verksamhet snarare än enorma subventioner – man får ingen långsiktighet”

Andra åtgärder som föreslås för att öka andelen miljöbilar är laddstolpar. Det efterfrågas även en ökad diskussion och kunskap om ex finansiering av el vid bostaden.

Leasingbolagen föreslår att staden kan göra mer inom exempelvis parkeringsregler och tillståndsgivning. Staden kan upplåta mark för att bygga laddstolpar ex.