

Köp av miljöbil

Undersökning av förmåner för miljöfordon i Malmö

Malin Gunnarsson

2006

Köp av miljöbil

Undersökning av förmåner för miljöfordon i Malmö

Malin Gunnarsson

Examensarbete

CODEN:LUTVDG/(TVTT-5119)1-108/2006

Thesis / Lunds Tekniska Högskola,
Institutionen för Teknik och samhälle,
Trafik och väg, 152

ISSN 1653-1922

Malin Gunnarsson

Köp av miljöbil – Undersökning av förmåner för miljöfordon i
Malmö

2006

Ämnesord:

Miljöfordon, bränsletyper, fordonstyper, miljöbilsdefinition, förmånlig parkering för miljöfordon, presumtiva bilköpare, bilhandlare, företag.

Referat:

Examensarbetets syfte är att ta reda på om allmänhetens intresse för att köpa en miljöbil skulle påverkas ifall detta innebar olika förmåner samt ta reda på bilhandlares och företags syn på miljöbilar.

Examensarbetet tar i intervjuer med bilhandlare och företag, samt i en enkätundersökning med presumtiva bilköpare upp dessas intresse av miljöbilar och av de olika erbjudandena såsom exempelvis förmånlig parkering. Det verkar som om intresset för miljöbilar ökar. Både de intervjuade bilhandlarna och företagen ansåg att framtiden såg ljus ut för miljöbilar så länge som stat och regering fortsätter att stödja dessa fordon.

English title:

Purchase of clean vehicles – Investigation of benefits for clean vehicles in Malmö

Citeringsanvisning:

Malin Gunnarsson, Förmånlig parkering för miljöfordon. Lund, Lunds Tekniska Högskola, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2006. Thesis. 152

Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds Tekniska Högskola
Trafik och väg
Box 118, 221 00 LUND, Sverige

Department of Technology and Society
Lund Institute of Technology
Traffic and Road
Box 118, SE-221 00 Lund, Sweden

Förord

Stort tack till mina handledare Stina Johansson och Emeli Adell på Lunds Tekniska Högskola samt till Max Hansson på Malmö stads gatukontor. Tack för all hjälp, alla råd och tips samt ert stöd under arbetets gång.

Jag vill också tacka de bilhandlare och företag som ställde upp på intervjuer samt de privatpersoner som medverkade i enkätundersökningen – er hjälp har varit enormt värdefull. Tack också till alla andra som kommit med värdefulla tips och synpunkter.

Det har varit både intressant och lärorikt att arbeta med detta examensarbete och jag hoppas att resultatet kan bidra till information och hjälp i framtida projekt.

Kävlinge, maj, 2006

Malin Gunnarsson

Sammanfattning

Efter hand som trafikarbetet runt om i världen ökar så ökar även många miljö- och hälsoproblem. Malmö stad arbetar aktivt inom EU-projektet CIVITAS i form av ett flertal åtgärder för att förbättra miljön. En av dessa åtgärder är att öka andelen miljöbilar och på så vis få en renare stad.

För att lyckas med detta har ett antal åtgärder tagits fram. En av dessa handlar om att införa förmånlig parkering för miljöbilar och detta examensarbete innebär bland annat en slags förstudie till denna åtgärd.

Syftet med detta examensarbete består bland annat av att skaffa kunskap om huruvida allmänhetens intresse för att köpa en miljöbil eventuellt påverkas ifall det innebär tillgång till subventionerad parkering i Malmö kommun. Förutom detta är det dessutom intressant att ta reda på hur olika intressenter ser på denna förmån samt att eventuellt ta fram andra förslag för att öka intresset för miljöbilar.

Det är däremot viktigt att inse att bara för att ett fordon är renare än ett traditionellt så innebär det inte att det inte finns några problem. Ett viktigt problem runt om i världen är trängseln och då främst i stadskärnorna. Detta är ett växande problem även i Sverige om än ännu inte lika omfattande som på många andra platser.

Det var intressant att ta reda på hur högt ett fordon miljövänlighet prioriterades jämfört med en rad andra egenskaper såsom exempelvis säkerhet, inköpspris och driftskostnad. Resultatet blev att miljövänligheten prioriterades relativt lågt och säkerheten högst.

Då det finns en rad olika typer av fordon så ställdes även frågor om vilken typ av fordon som kunde räknas som en miljöbil. Åsikterna varierade mest huruvida bränslesnåla fordon skulle ingå i definitionen och detta mönster återkom i nästan alla de tre undersökningsgrupperna som var bilhandlare, presumtiva bilköpare och företag.

Ett flertal förslag på hur miljöfordon kan gynnas kom upp i de olika undersökningarna och då främst under intervjuerna med bilhandlarna och företagen. Exempel på förslag som nämndes var att införa skattesubventioner, införa gratis biltvättar och subventionerade broavgifter över Öresundsbron för alla miljöfordon.

I enkätundersökningen ombads respondenterna att gradera hur stort deras intresse var att skaffa miljöbil samt hur detta intresse skulle påverkas av en rad erbjudanden såsom fri eller subventionerad parkering, gratis boendeparkering och subventionerade broavgifter över Öresundsbron. Resultatet blev att nästan hälften av de medverkande angav att de varken var intresserade eller ointresserade av att skaffa miljöbil. Vidare verkade det inte som om respondenternas intresse för att skaffa miljöbil skulle påverkas av dessa erbjudanden. Enligt de intervjuer som genomfördes med bilhandlare och företag så verkar det däremot som om personer ser det som något positivt att faktiskt få tillgång till dessa förmåner även om det inte är den drivande kraften vid köp av en miljöbil.

Då världens trafikarbete har en stor inverkan på alla utsläpp så bör arbetet med att ta fram renare fordon fortsätta i allt större utsträckning. Även arbetet med att ta fram samt att utnyttja alternativa drivmedel bör fortgå.

Summary

Just as the vehicle mileage around the world gradually increase so does many environment- and health issues. Malmö take an active part in the EU-project CIVITAS through several measures to improve the environment. One of these measures is to increase the number of clean vehicles and in doing so gain a cleaner city.

Several measures have been developed to succeed with this. One of them consider the task of introduce subsidized parking for clean vehicles and this thesis represents a type of feasibility study to this measure.

The purpose with this thesis is among other things to obtain knowledge about the general public interest for buying a clean vehicle could be influenced if it would mean access to subsidized parking in Malmö. Apart from this is it furthermore interesting to gain knowledge about how presumptive car buyers see this benefit and to if possible come up with other benefits to increase the interest for clean vehicles.

It is important to understand that just because a vehicle is cleaner than a traditional one this doesn't mean that there are no problems. One important problem around the world is crowding and then mainly in city centres. This is a cumulative problem in Sweden as well even though the problems aren't as extensive here as in many other places.

It was also interesting to find out how high vehicles environmental qualities are ranked compared to other qualities as for example safety, cost price and operating costs. The result was that vehicles environmental qualities are ranked relatively low and it's safety highest.

A question about which type of vehicles that could be considered as a clean vehicle was asked as there are several different types on the market. The opinions varied most when it came to the question if a fuel efficient car should be included in the clean vehicle definition and this behavioural pattern was a recurring opinion in almost all of the three investigation groups that were car dealers, presumptive car buyers and companies.

Several suggestions of how clean vehicles can be promoted came up in the different investigations and then mainly during the interviews with the car dealers and the companies. Example of the suggestions that was mentioned was to introduce tax subvention, to introduce free car washes and subsidized bridge fees over Öresundsbron for all clean vehicles.

In the poll investigation was the participants asked to grade how great their interest in buying a clean vehicle was and how benefits as free or subsidized parking, free living parking and subsidized bridge fees over Öresundsbron could affect their interest. The result was that almost half of the participants stated that they neither were interested nor uninterested in procuring a clean vehicle. Further more it didn't seem as the participants interest in procuring a clean vehicle should be affected by these benefits.

According to the interviews that was made with the car dealers and companies it does seem as people see it as something positive to actually gain access to these benefits even though this isn't the driving force in a purchase of a clean vehicle.

As the worlds vehicle mileage affect all the discharge on a grand scale should the work with innovating cleaner vehicles continue in a greater extent. Also the work in innovate better alternative fuel and increase the use of this alternative fuels should proceed.

Innehållsförteckning

1 INLEDNING	1
1.1 BAKGRUND.....	1
1.2 SYFTE	2
1.3 AVGRÄNSNINGAR	2
2 METOD	3
2.1 LITTERATURSTUDIEN.....	3
2.1.1 Kvalitativa och Kvantitativa undersökningsmetoder	3
2.2 GENOMFÖRDA UNDERSÖKNINGAR	5
2.2.1 Intervjuer med bilhandlare	6
2.2.2 Enkätundersökning med presumtiva bilköpare	7
2.2.3 Intervjuer med företag	11
2.3 RESULTAT/TOLKNING AV RESULTATEN	12
3 LITTERATURSTUDIE	13
3.1 BILENS OCH BILISMENS UTVECKLING	13
3.2 SVERIGES TRAFIKUTVECKLING OCH BILPARK	13
3.3 MILJÖ OCH HÄLSA	15
3.4 BRÄNSLE- OCH FORDONSTYPER	16
3.4.1 Bensin och Diesel.....	16
3.4.2 Etanol.....	17
3.4.3 Biogas	17
3.4.4 Naturgas.....	17
3.4.5 Vätgas	17
3.4.6 Rapsolja RME.....	18
3.4.7 Dimetyleter DME.....	18
3.4.8 Syntetisk diesel.....	18
3.4.9 Elfordon	18
3.4.10 Elhybridfordon.....	19
3.4.11 Bränslecellsfordon	19
3.5 MILJÖBILSDEFINITION	19
3.6 ALLMÄNHETENS SYN PÅ MILJÖBILAR	21
3.6.1 Kunskapsnivån.....	21
3.6.2 Attityder och åsikter.....	22
4 RESULTAT	23
4.1 INTERVJUER MED BILHANDLARE.....	23
4.1.1 Bilhandlarnas syn på miljöbilar	23
4.1.2 Kundens prioriteringar vid bilköp	25
4.1.3 Utbud och försäljning av miljöbilar.....	25
4.1.4 Vad kostar en miljöbil?	27
4.1.5 Marknadsföring av miljöbilar	27
4.1.6 Miljöbilars framtid.....	28
4.1.7 Förmåner för miljöbilar.....	29
4.2 ENKÄTUNDERSÖKNING MED PRESUMTIVA BILKÖPARE	32
4.2.1 Vilka är det som besöker bilhandlare?	32
4.2.2 Miljöbilar.....	38
4.2.3 Intresset kring de olika erbjudandena.....	40
4.2.4 Sammanfattning av enkätundersökningen.....	42
4.3 INTERVJUER MED FÖRETAG	44
4.3.1 Företagens miljömedvetenhet	44
4.3.2 Miljöbilar.....	45
4.3.3 Malmö stads erbjudande.....	46
5 DISKUSSION OCH SLUTSATSER	48

REFERENSER	51
TRYCKTA KÄLLOR.....	51
ELEKTRONISKA KÄLLOR.....	51

BILAGOR

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Detta examensarbete ligger helt rätt i tiden då oljekriser, ökade bensinpriser och biltullar bidrar till en allt högre medvetenhet hos både företag och den enskilda individen kring behov av alternativ till bensindrivna fordon. En insikt som säger att detta inte är hållbart.

Runt om i världen arbetas det på att ta fram fordon som är hälsosammare för både miljön och oss människor. För att främja dessa miljöbilar har ett flertal städer runt om i landet infört förmåner såsom billigare parkering och i Stockholm slipper de dessutom betala biltullar. För vissa fordon finns det även skattebefrielser.

År 2005 startades ett EU-projekt – CIVITAS II – där ett flertal länder arbetar för en renare miljö med hjälp av ett antal åtgärder och Malmö är en av städerna som ingår. Lunds Tekniska Högskola är i samarbete med Malmö Högskola ansvariga för utvärderingen. Mer information om CIVITAS och SMILE finns på <http://www.civitas-initiative.org/main.phtml?lan=en>.

En av åtgärderna innebär förmånlig parkering för miljöbilar. Detta examensarbete är skrivet som en förstudie för denna åtgärd. Redan på 1990-talet infördes ett system som gav elbilar i Malmö gratis parkering via ett tillstånd som utfördes var tredje år för en kostnad av 50 kr. Nu har det blivit dags att se över detta då dels de olika miljöbilstyperna ökar snabbt och dels då miljöproblemen gör sig allt mer påmind runt om i världen.

Då flera av dagens miljöbilar är något dyrare än vanliga fordon arbetas det på att ta fram några förmånliga alternativ för dem som väljer att köra ett miljöfordon där en av förmånerna alltså är förmånlig parkering. Även undersökningar om vilka fordon som förmånen ska innefatta görs av en arbetsgrupp.

Under hela åtgärdens livslängd finns det tre viktiga målgrupper att ta hänsyn till;

- Allmänheten
- Större företag/organisationer
- Bilhandlare

Frida Beijer från Lunds universitet, Campus Helsingborg, har i ett tidigare examensarbete (Beijer, 2005) bland annat tagit upp allmänhetens attityder till miljöbilar i Malmö. Detta examensarbete tar vid där det förra slutade och går djupare in på de två resterande grupperna – företag och bilhandlare, men även allmänheten i form av presumtiva bilköpare. Enligt Frida Beijer (2005) är allmänheten mycket positiv till miljöbilar. För att få en fördjupad kunskap om allmänhetens synpunkter då de verkligen står inför valet av att köpa en miljöbil genomfördes en enkätundersökning riktad till kunder/besökare hos några bilhandlare.

Bilhandlare och företag har stort inflytande på bland annat hur bilparkens sammansättning ser ut. Bilhandlarna för att det är dessa som säljer in fordonen till allmänheten och till företagen vilket bidrar till att deras synpunkter spelar stor roll och företagen då dessa utgör en stor andel (ungefär hälften) av de nyregistrerade fordonen i Sverige.

1.2 Syfte

Examensarbetets syfte är att ta reda på om allmänhetens intresse för att köpa en miljöbil påverkas av att de får tillgång till subventionerad parkering i Malmö kommun och att skaffa kunskap om hur bilhandlare och företag ser på förmånen samt ta fram förslag på andra förmåner som kan vara intressanta.

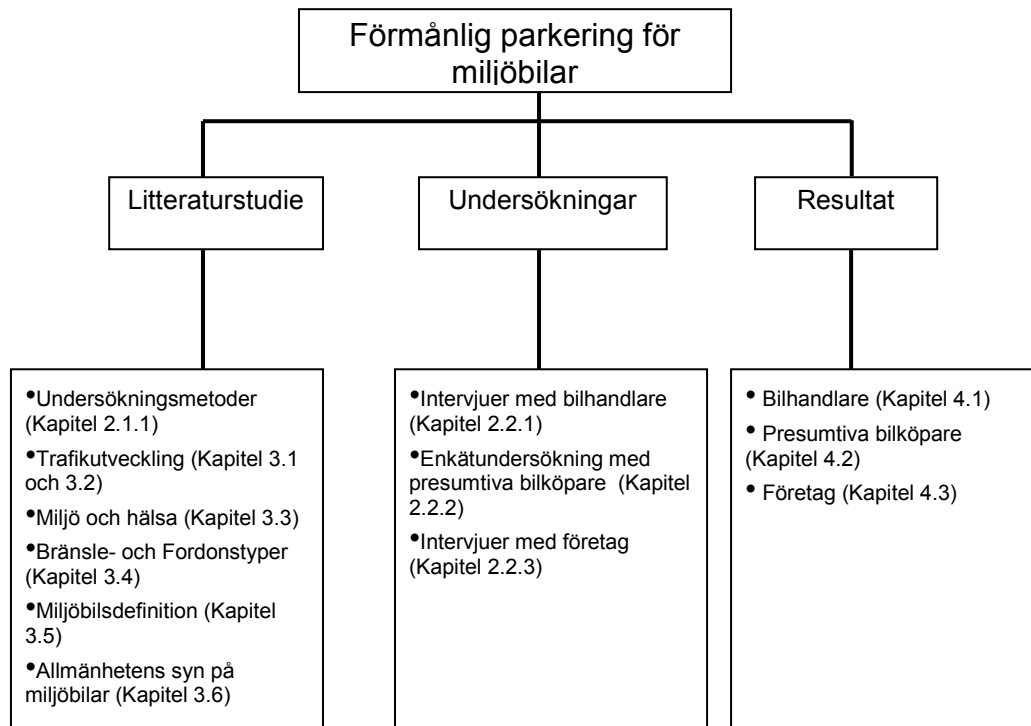
1.3 Avgränsningar

Examensarbetet har inte gått in djupare på allmänhetens attityder till miljöbilar över lag då denna undersökning till viss del redan genomförts av Frida Beijers (2005). Detta arbete skiljer sig från Beijers (2005) då det är presumtiva bilköparens förväntningar till ett system med förmånlig parkering för miljöbilar som undersöks.

Examensarbetet är i stort inriktat på att tolka resultatet av de olika undersökningarna, men även en litteraturstudie genomfördes. Detta för att öka kunskaperna kring bland annat de använda undersökningsmetoderna, olika bränsletyper och miljöbilar i stort samt Sveriges trafikutveckling.

2 Metod

Examensarbetet genomfördes i tre olika moment, vilka kan ses i figur 2.1. Dessa var en litteraturstudie, undersökningar i form av intervjuer och enkäter samt tolkning av resultatet.



Figur 2.1 Schematisk skiss över arbetets gång.

2.1 Litteraturstudien

För att få djupare kunskaper om miljöbilar genomfördes först en litteraturstudie där bland annat information om olika fordon, bränslen och definitioner studerades (mer om detta i kapitel 3.4). Dessutom ökade den förståelsen kring olika undersökningsmetoder. Denna kunskap användes sedan ytterligare före, under och efter intervjuerna och enkätundersökningen. Informationen till litteraturstudien hittades i böcker gällande de olika ämnena och då examensarbetet ligger rätt i tiden så fanns det en hel del information i tidningar och på Internet.

2.1.1 Kvalitativa och Kvantitativa undersökningsmetoder

Då olika studier ska genomföras finns det två olika metoder att välja mellan. Dessa kallas för kvalitativa och kvantitativa metoder och vilken metod som väljs beror på den aktuella problemställningen. Metoderna lämpar sig olika bra på olika problem och de har båda flera för- och nackdelar. (Holme, Krohn, 1997)

Kort kan man säga att kvalitativ metod innebär en förklaring av det som är utmärkande för ett objekt medan kvantitativ syftar på mängden och storleken av de undersökta objekten. Det vill säga värdet respektive mängden för ett objekt (Lilla Focus, 1979).

Valet av metod – och även medvetenheten kring valet – är viktigt då en undersökning ska genomföras. Begränsning till en viss metod kan medföra att endast en viss typ av frågeställningar kan behandlas vilket i sin tur kan leda till att resultatet blir lidande. (Holme, Krohn, 1997)

Den kvalitativa metoden kan genomföras med exempelvis djupintervjuer där det inte finns några bestämda frågor eller svarsalternativ och den lämpar sig väl då urvalet inte är så omfattande. Några ledord för denna metod är beskrivning och förståelse. (Holme, Krohn, 1997)

I den kvantitativa metoden brukar exempelvis enkäter med några givna svarsalternativ användas vilket gör den lämplig då urvalet är omfattande. Istället för att få en större förståelse för problemet så eftersträvas en förklaring till det som sker. (Holme, Krohn, 1997) I tabell 2.1 finns fler karakteristiska drag för de båda metoderna.

Tabell 2.1. Karakteristiska drag för kvantitativa och kvalitativa metoder (Holme, Krohn, 1997).

Kvantitativa metoder	Kvalitativa metoder
1. Precision: forskaren eftersträvar en maximalt god avspeglning av den kvantitativa variationen.	1. Följsamhet: forskaren eftersträvar bästa möjliga återgivning av den kvalitativa variationen.
2. Ringa information om många undersökningsenheter; går på bredden.	2. Riklig information om få undersökningsenheter; går på djupet.
3. Systematiska och strukturerade observationer, t ex enkät med fasta svarsalternativ.	3. Osystematiska och ostrukturerade observationer, t ex djupintervju eller intervjumall utan fasta frågor eller svarsalternativ.
4. Man intresserar sig för det gemensamma, det genomsnittliga eller representativa.	4. Man intresserar sig för det säregna, det unika eller det eventuellt avvikande.
5. Avstånd till det levande: insamlingen av information sker under betingelser som skiljer sig från den verklighet man vill undersöka.	5. Närhet till det levande: insamlingen av information sker under betingelser som ligger nära den verklighet man vill undersöka.
6. Man intresserar sig för åtskilda variabler.	6. Man intresserar sig för sammanhang och strukturer.
7. Beskrivning och förklaring.	7. Beskrivning och förståelse.
8. Åskådare eller manipulatör: forskaren iakttar fenomenet utifrån och strävar efter en roll som observatör. Variationen för variabler kan manipuleras fram.	8. Deltagare eller aktör: forskaren observerar fenomenet inifrån. Han vet om att han påverkar resultaten genom det faktum att han är närvarande. Han kan även delta som aktör.
9. Jag–det-relation mellan forskaren och den undersökte.	9. Jag–du-relation mellan forskaren och den undersökte.

Ett exempel

Ett exempel är en undersökning gällande vad studenter känner innan de ska gå in och skriva en tenta. I en kvalitativ metod kan forskaren själv genomföra tentan och på så vis aktivt tolka känslan. Genom att välja ut några få studenter och prata med dessa en längre tid kan svar ges på hur just dessa känner inför just denna tenta. Svaren kategoriseras sedan efter vilka typer av svar som gavs och antalet intervjuade ska inte räknas. Syftet med denna metod är att se vilka olika typer av svar som kan fås och då det ej dyker upp några nya avslutas undersökningen. I en kvantitativ metod skulle forskaren anta en strikt åskådarroll och istället dela ut enkäter med bestämda svarsalternativ till alla studenter. Genom denna metod ges svar på vad studenterna i stort sett anser om tentan, men går inte in på djupet hos den enskilda individen, det vill säga den visar hur många som tycker på ett visst sätt.

För- och nackdelar med respektive metod

Båda metoderna har för- och nackdelar men tillsammans kan en relativt utförlig undersökning genomföras. Det är inte helt ovanligt att man försöker kombinera dessa metoder för att få ett allsidigt resultat. (Holme, Krohn, 1997)

Fördelar med den kvantitativa metoden är att det är ett enkelt sätt att snabbt samla in den önskade information samt att det är en relativt billig metod då den inte är så resurskrävande. Vidare kan informationen som samlats in generaliseras/förenklas till exempelvis siffror. En nackdel med metoden är att ibland kan en viss frågeställning resultera i ett svar som är oväntat. Det är då viktigt att försöka förstå varför detta inträffade. Beror det på att personen kanske inte förstått frågan på det önskade sättet, fanns det ej något alternativ som passade eller kan det kanske vara en ny typ av svar? För att undvika problem som detta kan en enkel förstudie – en så kallad pilotundersökning – genomföras för att undersöka vilka frågor samt svarsalternativ som är lämpliga. Det kan dessutom vara svårt att utforma en enkät med svarsalternativ som passar hela urvalet men genom komplettering av frågor med öppna svarsalternativ kan detta eventuellt förhindras något. I pilotundersökningen kan dessutom frågeformuleringen undersökas för att hitta de bästa formuleringarna. (Holme, Krohn, 1997)

Den kvalitativa metoden kräver större resurser vilket innebär att urvalet minskas något. Ytterligare en anledning till det snävare urvalet är att det tar tid att få grepp om all den insamlade informationen. Denna metod kan eller bör ej omvandlas till siffror då det är forskarens tolkning av informationen som utgör resultatet. En viktig fördel är däremot att en större förståelse för den undersökta företeelsen är möjlig. (Holme, Krohn, 1997)

2.2 Genomförda undersökningar

I examensarbetet genomfördes en kombination av de båda metoderna. Först gjordes en kvalitativ undersökning i form av intervjuer med tre bilhandlare där frågor såsom hur deras syn på miljöbilar ser ut samt vilka olika typer de säljer. Även priserna på dessa fordon och vad de tror om deras framtid diskuterades. Avslutningsvis fick de dessutom ge synpunkter på Malmö stads erbjudande gällande subventionerad parkering för miljöbilar.

Efter intervjuerna sammanställdes en kort enkät – till viss del utformad med hjälp av resultaten från intervjuerna – med frågor som skulle passa de eventuella köparna och besökarna på de olika köpställena. Här var frågorna och svarsalternativen fasta genom att köparna fick kryssa för det alternativ som passade dem bäst. Här var det frågor om hur de prioriterar vid bilköp och hur deras intresse gällande miljöbilar är. Även en rad frågor gällande deras olika bilval ställdes och enkäten avslutades sedan med några korta frågor om deras hushåll. Några av dessa frågor fanns med för att bland annat – vid behov – kunna dra paralleller till Frida Beijers (2005).

Slutligen genomfördes en ungefär 15 minuter lång telefonintervju med fyra utvalda företag för att även få denna grupps synpunkter. Här var det intressant att få reda på ifall de var miljömedvetna och på vilket sätt, ifall deras eventuella bilpolicy stämde överens med deras miljöpolicy samt ifall de hade några miljöbilar och i så fall vilka olika typer.

2.2.1 Intervjuer med bilhandlare

Med hjälp av Malmö stads kontakter hos ett flertal bilhandlare i Malmö kontaktades ett antal säljare – alla med någon form av miljöbil på marknaden – där tre personer ställde upp på en kvalitativ undersökning i form av intervjuer. Personerna som intervjuades fick några kortfattade frågor och de fick sedan diskutera fritt vilket i sin tur ledde till de övriga frågorna. Vid intervjuerna fanns en frågeguide som användes för att styra samtalet något.

De som intervjuades var alla säljare på företagssidan vilket innebär att de säljer fordon till olika företag. En av försäljarna har dessutom ett visst inflytande på konsumentförsäljningen och en annan jobbar – förutom med företag – även med kommuner och juridiska personer. Förutom den egentliga försäljningen arbetar några även med företag där de försöker sälja in mer än bilen. De försöker göra en slags nulägesanalys där de ser över möjligheter att hjälpa till med företagets bilpolicy. Alla de tillfrågade samt intervjuade var män. Här nedan följer en kort redogörelse av huvudfrågorna som diskuterades, för hela frågeguiden, se bilaga 1.

Frågor som diskuterades var;

- Vad har ni för position på företaget?
- Vad är en miljöbil för er?
- Hur ser ert företag på Miljöbilar?
- Hur mycket miljöbilar har ni/hur många modeller?
- Hur mycket kostar en miljöbil?
- Hur stor roll spelar priset (avstår folk från miljöbil för att de är dyrare)?
- Vad är den viktigaste parametern för bilförsäljning?
- Hur mycket miljöbilar säljer ni?
- Hur marknadsför ni miljöbilar?
- Vad tror du om framtiden för miljöbilar?
- Vem är era kunder (privatpersoner, företag, kommuner)?
- Vad tycker ni om Malmö stads erbjudande?
 - ALT 1: Subventionerad parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1000 kr för 1 år (tillstånd utfärdas för ett år i taget).


(Detta är alltså det subventionerade förslaget)

- ALT 2: Gratis parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kr för 3 år (tillstånd utfärdas vid ansökan) (Detta är alltså gratisförslaget)
- Bör även snålare bensen- och dieselfordon ingå?
- Skulle det bli lättare om ni kunde informera om att köparna kan få parkera billigare i delar av Malmö?
- Skulle man kunna tänka sig ett mer konkret samarbete mellan er och Malmö stad? Hur?
- Hur skulle ni vilja lösa det praktiska (med p-tillstånden)?
- Skulle det vara möjligt att ni ger bort detta p-tillstånd på x kronor om ni på så vis kan locka köpare med detta erbjudande?
- Har ni några andra förslag på hur man hade kunnat gynna miljöbilarna i Malmö?

2.2.2 Enkätundersökning med presumtiva bilköpare

Då det gällde den kvantitativa undersökningen genomfördes det en kort pilotstudie för att testa enkäten som sedan förbättrades. I samband med intervjuerna – med bilhandlarna – tillfrågades de olika säljarna ifall det skulle vara möjligt att genomföra en kort enkätundersökning under några helger i någon av deras utställningshallar i Malmö. Detta var okej på tre olika ställen där enkäterna då delades ut till personer som besökte de aktuella utställningshallarna under tre lördagar. Att få in runt 100 var önskvärt för att få ett så tillförlitligt resultat som möjligt.

Så här såg enkäten ut;



Var påverkade miljömedvetna?

1. Har du någon gång varit med på någon miljöutbildning eller kurs? Ja Nej

2. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

3. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

4. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

5. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

6. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

7. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

8. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

9. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

10. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

11. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

12. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

13. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

14. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

15. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

16. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

17. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

18. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

19. Har du någon gång varit med på någon miljöutställning eller utställning? Ja Nej

20. Har du någon gång varit med på någon miljökonferens eller seminarium? Ja Nej

Har du någon gång varit med på någon miljöutbildning eller kurs?

1. Ja Nej

2. Ja Nej

3. Ja Nej

4. Ja Nej

5. Ja Nej

6. Ja Nej

7. Ja Nej

8. Ja Nej

9. Ja Nej

10. Ja Nej

11. Ja Nej

12. Ja Nej

13. Ja Nej

14. Ja Nej

15. Ja Nej

16. Ja Nej

17. Ja Nej

18. Ja Nej

19. Ja Nej

20. Ja Nej

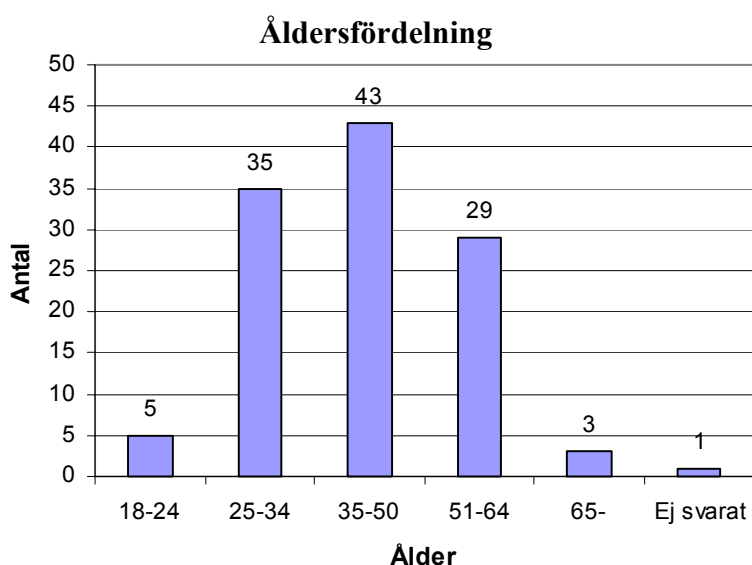
Tabell 50: Metod för civila medvetenhet

Urval

Efter enkätundersökningen gjordes en kort sammanställning av de 116 stycken insamlade svaren för att få reda på urvalsgruppen samt svarsfrekvensen. Då inga ytterligare krav ställdes – förutom att de besökte utställningshallen – blev det ingen jämn indelning av exempelvis kön och ålder.

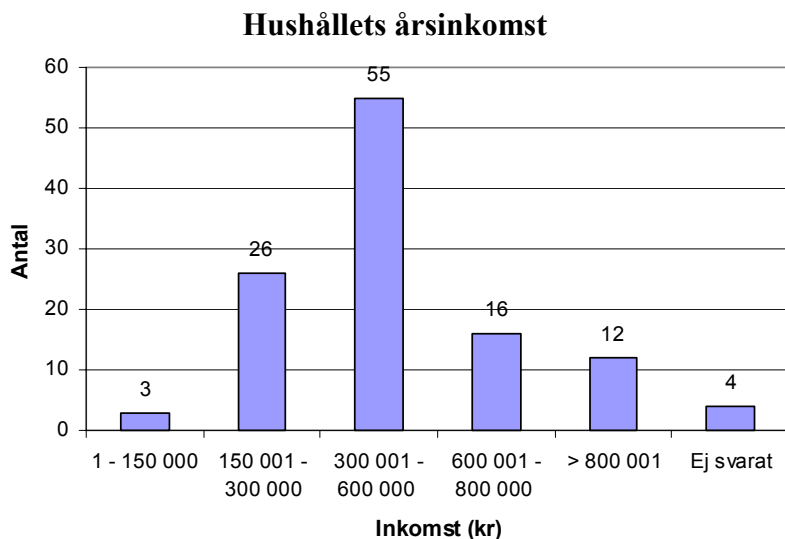
Hela 53 % av dem som medverkade i undersökningen var män och av de övriga var 35 % där som par och endast 12 % var kvinnor. Kvinnor som besökte bilhallarna ensamma var alltså kraftigt underrepresenterade ifall man jämför med Malmö stads statistik där 51 % är kvinnor och de resterande 49 % män (Malmö stad 2005-09-12).

Ålderskategorierna som flest kryssade för var 25-34 år, 35-50 år samt 51-64 år där de övriga kategorierna 18-24 och 65- år var kraftigt underrepresenterade.



Figur 2.1 Åldersfördelningen hos de medverkande i enkätundersökningen.

De medverkande ombads även att kryssa för hushållets årsinkomst före skatt och närmare hälften (48 %) av de medverkande hamnade i kategorin 300 001 – 600 000 kronor.



Figur 2.2 Fördelning av de medverkande hushålls årsinkomst före skatt.

Majoriteten (61 %) bor i Malmö medan den övriga delen av de medverkande bor i kommuner i närheten såsom Vellinge, Svedala och Kävlinge. Av de som bor inne i Malmö är de flesta/majoriteten bosatta i Limhamn och Bunkeflo (15 %) och i Centrum (9 %).

Svarsfrekvens

För att få en uppfattning om svarsfrekvensen så räknades antalet människor som tillfrågades, hur många av dessa som tackade nej och naturligtvis hur många som svarade ja och lämnade in enkäten. Tack vare detta kunde även antalet som tog emot enkäten men sedan ej svarade eller ej lämnade in den beräknas.

Resultatet blev att 79 % av de tillfrågade tog emot enkäten, samt lämnade in den. Av de övriga 21 % var det 4 % som tog emot enkäten men ej lämnade in den samt 17 % som tackade nej till att medverka i undersökningen, se figur 2.3.



Figur 2.3 Enkätundersökningens svarsfrekvens.

Andelen som svarade nej varierade lite från ställe till ställe och från helg till helg. Detta kan eventuellt bero på att det under någon helg var ett större antal icke svensktalande

besökare som tillfrågades och då enkäten endast fanns på svenska så kunde dessa ej svara.

Det finns ingen anledning att anta att bortfallet – på grund av tillfrågade som sagt nej till att medverka – skapat någon snedfördelning eller liknande då det exempelvis var både äldre och yngre samt män och kvinnor som svarade ja respektive nej till att medverka.

Vid denna kontrollräkning framkom dessutom att ett flertal kunder besökt flera bilhandlare under samma dag. Detta är positivt då man kan anta att dessa kunder även besökt bilhallar där någon undersökning ej gjorts och resultatet kan då ses som mer allmänt.

Då de finns en risk att misstolka resultaten ifall alltför många frågor lämnas blanka så var det önskvärt att till så stor del som möjligt försöka ge rätt svarsalternativ så att så många medverkande som möjligt fann ett lämpligt alternativ att välja. Genom att på enkäten infoga svarsalternativ såsom exempelvis ”tittar bara”, ”varken miljö- eller företagsbil” och ”övrigt” så undveks detta till stor del.

Analys av svaren

Genom att använda statistikprogrammet SPSS kunde resultatet analyseras. Vid jämförelserna mellan grupperna gjordes analyserna med signifikansnivå 95 % vilket innebär att det med 95 % säkerhet finns en skillnad mellan grupperna. Medelvärdena och konfidensintervallen sattes så att variationerna med 95 % säkerhet ligger inom det verkliga värdet. I vissa fall kunde skillnader påvisas med signifikansnivå lägre än 95 % och då redovisas den aktuella nivån. I kapitel 4.2 redovisas resultaten i de fall som var mest intressanta samt då skillnader fanns. I övrigt återfinns resultatstabeller från analyserna i bilaga 6.

2.2.3 Intervjuer med företag

Nästan hälften av alla nya bilar som registreras i Sverige är registrerade på företag vilket gör dessa till en viktig grupp (Sveriges Natur, 2005-10-06). Därför valdes ett antal företag ut för telefonintervjuer. Urvalet gjordes med hjälp av ett fordonsregister där företag med olika antal av fordon valdes ut, ringdes upp och tillfrågades ifall de var intresserade. Det var fyra företag som ställde upp och dessa intervjuer var betydligt mer kortfattade än intervjuerna med bilhandlarna då frågorna ytterligare kunde specificeras med hjälp av tidigare resultat. Även under dessa intervjuer användes en frågeguide som personerna fick prata fritt omkring, men till flera av frågorna kunde kortfattade svar ges.

Det var både män och kvinnor som intervjuades, tre av de fyra var män. Deras positioner på företagen varierade ifrån exempelvis inköpschef, personalassistent och säljare till teamledare och regionchef. Flera av personerna som intervjuades hade ett flertal uppgifter där några var att ha ett övergripande ansvar av inköp av exempelvis tjänster, att beställa bilar, rekrytering och assistentuppgifter. Andra uppgifter var försäljning, budgetering och att ansvara för annan personal.

Frågor som diskuterades var;

- Många av frågorna kan du bara svara ja eller nej på ifall du vill det.
- Vad har ni för position på företaget?
- Vilka är era uppgifter/Vad går ert arbete ut på?
- Vad är en miljöbil för er?
- Hur ser ert företag på Miljöbilar?
- Har ni några miljöbilar (antal, antal olika typer)?
- Är ni miljömedvetna och i så fall hur?
- Är det/Skulle det vara mycket dyrare att tänka miljömedvetet då det gäller transporter?
- Vad tror du om framtiden för miljöbilar?
- Har ni någon miljöpolicy och i så fall skiljer sig denna mot policyn gällande transporter?
- Hur fungerar det med bilar på ert företag (leasing, inköp, hur ofta)?
- Hur använder ni miljöbilar?
- Vad tycker ni om Malmö stads erbjudande?
 - ALT 1: Subventionerad parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1000 kr för 1 år (tillstånd utfärdas för ett år i taget). (Detta är alltså det subventionerade förslaget)
 - ALT 2: Gratis parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kr för 3 år (tillstånd utfärdas vid ansökan) (Detta är alltså gratisförslaget)
 - Bör även snålare bensin- och dieselfordon ingå?
- Har ni några andra förslag på hur man hade kunnat gynna miljöbilarna i Malmö?
- Hur många anställda?

2.3 Resultat/Tolkning av resultaten

Avslutningsvis tolkades resultatet från huvudsakligen enkätundersökningen med hjälp av SPSS. För att få ett överskådligare resultat så gjordes dessutom ett antal tabeller och diagram, med SPSS och Excel.

3 Litteraturstudie

3.1 Bilens och bilismens utveckling

Människan har intresserat sig för transport under mycket lång tid och trots att många olika experiment och försök genomförts så startade den fabriksmässiga tillverkningen av bilar först i början av 1890-talet. Ungefär 10 år senare – år 1901 – började även Sverige tillverka bilar. Det var dock då löpande-band-principen infördes som masstillverkningen av fordon tog fart år 1908. (Nationalencyklopedin, 1990)

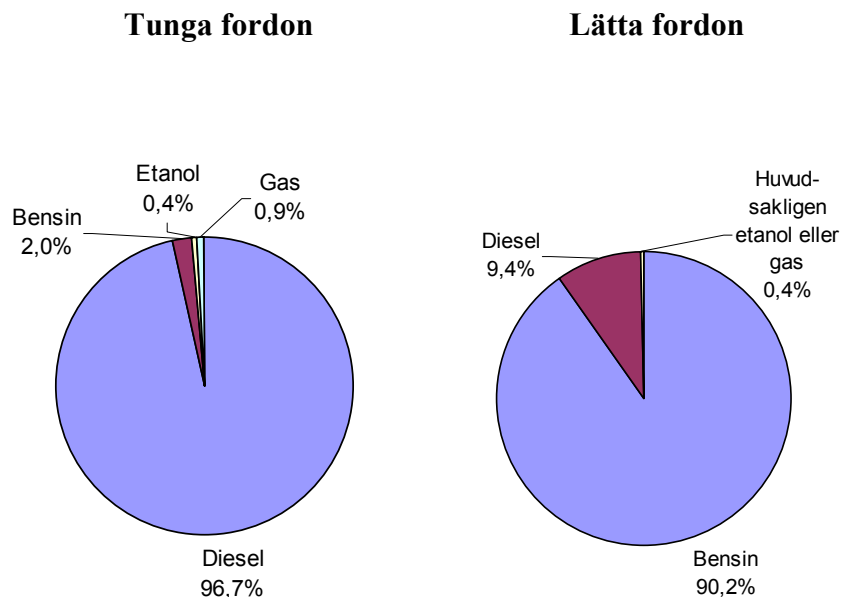
USA var det land där bilen först blev allmänt vedertagen men efter andra världskriget tog utvecklingen fart även i resten av världen. Tack vare bilen kan människor idag förflytta sig betydligt längre sträckor på kortare tid. Tyvärr har bilens framfart inte enbart medfört positiva effekter. Problem såsom barriäreffekter, sämre hälsa och miljö samt trängsel är några av dem. (Nationalencyklopedin, 1990)

3.2 Sveriges trafikutveckling och bilpark

Över lag förorenar äldre fordon mer än nya men det är också viktigt att komma ihåg att även bilparkens sammansättning – andelen motorcyklar, personbilar, bussar, lastbilar och så vidare – och bilens storlek spelar stor roll (Holmberg, Hydén, 1996). År 2004 hade Sverige Europas näst äldsta bilpark, bara grannlandet Finland hade en högre andel av bilar som är äldre än tio år (Dagens Nyheter, 2005-10-06).

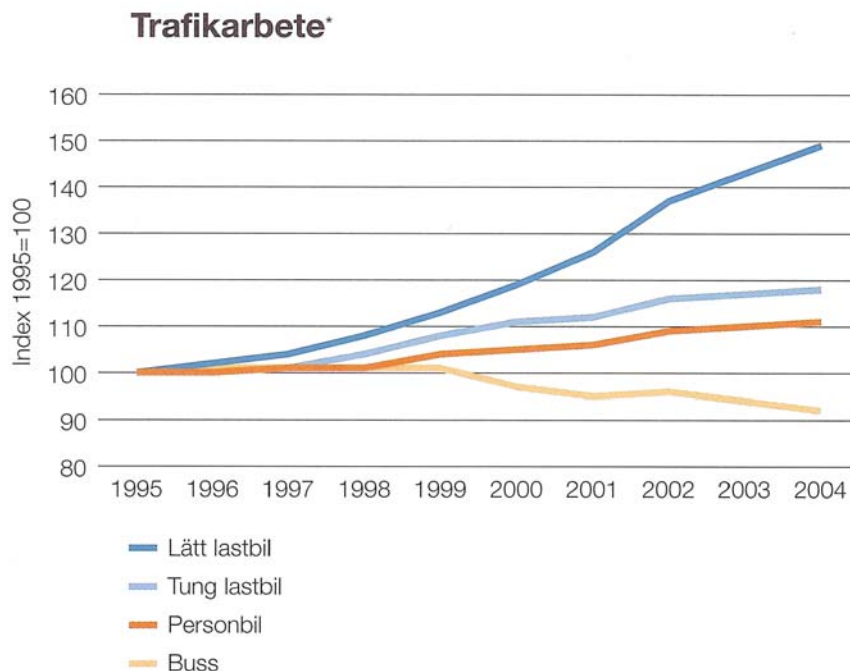
I Sverige fanns det i slutet av år 2004 så många som drygt 4 miljoner personbilar och antalet fortsätter att öka. Av alla personbilar, lätta lastbilar samt lätta bussar var det endast 0,4 % som drevs med alternativa drivmedel och då till största del av etanol och gas. De resterande 99,6 % drevs av bensin och till viss del av diesel, se figur 3.1. (Vägverket, Fickfakta 2005)

Samma år fanns det 75 000 tunga lastbilar vilka i huvudsak drivs av diesel – hela 96,6 %. Den resterande delen drivs av bensin, etanol och gas (figur 3.1). (Vägverket, Fickfakta 2005)



Figur 3.1 Fördelningen av bränsletyper i tunga respektive lätta fordon (Vägverket, Fickfakta 2005).

Sveriges befolknings rörlighet per person och dag ökade under åren 1900 till 1933 från en halv till fyra kilometer och år 1996 var siffran 50 kilometer (Holmberg, Hydén, 1996). I figur 3.2 visas ökningen trafikarbetet i Sverige vad gäller lätt och tung lastbil, personbil samt buss (Vägverket, Fickfakta 2005).



Källa: VTI, SCB, SIKa och Vägverket.

* Den totala körsträckan för alla fordon (fordonskilometer)

Figur 3.2 Trafikarbetets ökning i Sverige sedan 1995 (Vägverket, Fickfakta 2005).

Totalt sett har trafikarbetet ökat med drygt 15 % sedan år 1995 och den största ökningen (cirka 23 %) har varit på europavägarna. (Vägverket, Fickfakta 2005)

Det finns flera negativa aspekter med användningen av bensin och diesel. Bland annat är produktionen av dessa bränsletyper energikrävande och inverkan på miljön – speciellt lokalt där råoljeutvinningen sker och där bränsletyperna raffinerar – är negativ. En av anledningarna till de stora konsekvenserna på miljön är att mark, vatten och luft påverkas av de produkter som läcker ut vid dessa ställen. (Miljöfordon, 2005-11-25)

Sett ur ett globalt perspektiv är det de stora koldioxidutsläppen som är problemet. I Sverige utgör vägtransporternas cirka 30 % av de totala koldioxidutsläppen. Ett viktigt problem är att denna andel hela tiden ökar allt mer, något som är gemensamt för de flesta industriländer. (Miljöfordon, 2005-11-25)

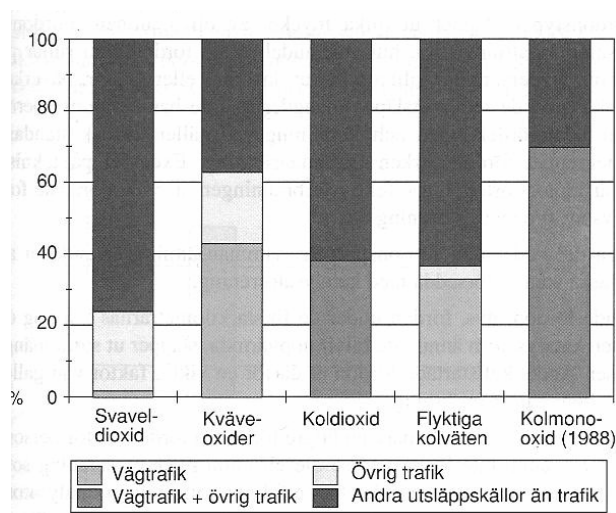
Att ta fram en så ren bilpark som möjligt är önskvärt, men man får inte glömma att även rena bilar skapar problem. Dels med all infrastruktur som krävs och dels då alla fordon – oavsett drivmedel – bidrar till trängsel bland annat i våra städer.

Svenskar är sämst i Europa på att välja små och bränslesnåla bilar vilket kan bero på att det finns flera inhemska märken som tillverkar stora bilmodeller, samt beskattningen. På de flesta ställen finns det dessutom inte några allvarliga trängselproblem. I många övriga EU-länder är detta ett stort problem vilket bidrar till att folk väljer mindre bilar. (Sveriges Natur, 2006-02-15)

3.3 Miljö och Hälsa

Alla dagens luftföroreningar kommer inte enbart ifrån vägtrafiken – utan även från annat trafikarbete, energianvändning och industrier (figur 3.3) – men då trafikarbetet ökar konstant är detta en mycket viktig källa. (Holmberg, Hydén, 1996)

Exempel på miljöeffekter som kommer från trafiken är bland annat luftföroreningar, buller, försurningar och övergödningar. En miljöeffekt som man kanske inte tänker på omedelbart är att vägar kan skapa barriärer mellan olika områden och på så vis försvåra transporter – för människor och djur – mellan dessa områden. (Holmberg, Hydén, 1996)



Figur 3.3 Översikt över de olika utsläppskällorna (Holmberg, Hydén, 1996)

Exempel på föroreningar från trafiken är svaveldioxid, kväveoxid, kolväten, kolmonoxid, koldioxid och partiklar. I figur 3.3 ses dessutom hur stora utsläppen är från respektive källa. (Holmberg, Hydén, 1996)

Lokalt är det främst hälsoeffekter av koldioxid, kväveoxider, kolväten och partiklar som är problemet. Några av dess hälsoeffekter är påverkan av hjärt- och kärlsystemet (CO och partiklar), cancer (partiklar och HC) samt påverkan av andningssystemet, lungsjukdomar och irritation i ögon, näsa och hals (NO_x). Regionalt är det problem med försurning av mark och vatten samt övergödning på grund av kväveoxider. Det stora problemet globalt är växthuseffekten på grund av koldioxid. Övriga ämnen som har stora miljö- och hälsoeffekter är svaveldioxid (irritation av luftvägarna, sur nederbörd), flyktiga organiska ämnen (kan vara cancerframkallande) och ozon (skadligt för vegetationen samt kan ge huvudvärk). (Naturvårdsverket och Statistiska Centralbyrån, 2001)

Vad är det då som påverkar hur stora emissionerna är? Självklart beror det på trafikarbetet, det vill säga antalet fordonskilometer, men också hur fordonsparken är sammansatt. Personbilar, bussar och lastbilar ger ifrån sig olika stora – och olika typer – av föroreningar. Man ser dessutom på fordonens ålder, standard, lastfaktor och bränsletyp. Förutom dessa tekniska orsaker så spelar hastighetsnivån och körmönstret roll. Man kör på olika sätt beroende på vilken miljö man befinner sig i och dessutom varierar körmönstret från person till person. (Holmberg, Hydén, 1996)

3.4 Bränsle- och Fordonstyper

Idag finns det en rad olika bränslen. De vanligaste är fortfarande fossila bränslen som bensin och diesel. För att täcka in alla andra drivmedel brukar definitioner som ”alternativa drivmedel”, ”förnybara drivmedel” och ”biodrivmedel” användas (Miljöfordon, 2005-11-25). Dessa förnybara drivmedel påverkar inte miljön lika negativt som de fossila bränslena gör men ett problem är att det ännu är långt mellan tankställena. Några bilar kan dock köra på vanlig bensin eller diesel om det skulle behövas – en nackdel är däremot att de kan dra relativt stora mängder bensin. (Gröna bilister, 2005-11-25)

3.4.1 Bensin och Diesel

Bensin är ett fossilt bränsle och det som är vanligast vid drift av personbilar. Diesel är precis som bensin ett fossilt bränsle och likaså detta bränsle används i stor utsträckning i personbilar. (Miljöfordon, 2005-11-25)

Under årens lopp har fordon som drivs av både bensin och diesel blivit allt renare och över lag gäller att nya bilar är bättre än bilar före år 1989. Framförallt har katalysatorernas införande inneburit en dramatisk minskning av utsläppsmängderna. De viktiga skillnaderna mellan de båda bränsletyperna är att andelen kväveoxider och partiklar är större i avgaserna från ett dieselfordon. Detta i sin tur bidrar till att dessa har större negativ inverkan på bland annat människor och miljön. Dieseln mer energieffektiva teknik bidrar däremot till att antalet farliga utsläpp av koldioxid är lägre per körd sträcka än hos bensinfordon. (Svenska Naturskyddsföreningen, 2005-11-25)

3.4.2 Etanol

Etanol är ett bra alternativ till bensin och diesel om det är koldioxidutsläppen som ska minskas. E85 – ett etanolbränsle som består av 15 % bensin och 85 % etanol – släpper ut ungefär 60-80 % mindre koldioxid än bensin. Däremot är denna bränsletyp inte mycket bättre än bensin då det gäller utsläppen av hälso- och miljöfarliga ämnen. (Miljöfordon, 2005-11-25)

Ett problem med etanolfordon är att kallstarterna kan bli svåra och uppvärmningarna kan ta längre tid eftersom ångtrycket är lägre och ångbildningsvärmerna är högre. Detta kan däremot lösas relativt lätt med hjälp av motorvärmare under vinterhalvåret. Det är bland annat för att förhindra alltför svåra kallstarter som en viss del bensin finns i bränslet. (Gröna bilister, 2005-11-25)

3.4.3 Biogas

Biogas är precis som etanol ett förnybart drivmedel och förutom låga koldioxidutsläpp är hälsopåverkan betydligt lägre vid användning av biogas. Idag tillverkas fordonsbränsle i form av biogas vanligtvis av rötning av slam. Anledningen till de låga koldioxidutsläppen är att det lilla som bildas i motorn vid förbränningen är av förnybart ursprung vilket i sin tur inte ökar koncentrationen i atmosfären. Biogasfordon drivs av metan som bildas vid rötningen. Ungefär 97 % av fordonsbränslet består av metan och cirka 3 % av koldioxid. Metan är precis som koldioxid en växthusgas och bidrar vid läckage också till växthuseffekten. (Miljöfordon, 2005-11-25)

Det finns inga exakta siffror på hur biogas påverkar klimatet men bidraget till växthuseffekten minskar förmodligen med cirka 70-90 % med biogasdrift i lätta fordon. (Miljöfordon, 2005-11-25)

3.4.4 Naturgas

Naturgas består till cirka 90 % av metan och resten av bland annat propan och butan. Det är ett fossilt drivmedel och är alltså inte förnybart. De reaktiva kolväteutsläppen är även här ungefär 70 % lägre men växthusgaserna är endast 15-25 % lägre än vid bensindrif från lätta fordon. (Miljöfordon, 2005-11-25)

Fördelar är dock att andelen hälsofarliga utsläpp är betydligt lägre och naturgasen kan förutom att den kan användas i biogasdrivna fordon även distribueras i samma nät (Miljöfordon, 2005-11-25). Precis som fordon som går på biogas så är även naturgasfordon något dyrare att köpa, men billigare i drift och gasen är skattesubventionerad (Gröna bilister, 2005-11-25).

3.4.5 Vätgas

Vätgas skiljer sig från flera andra bränslen genom att den – precis som el – är en energibärare och ingen energikälla och den kan bland annat tillverkas genom hydrolys av vatten eller från naturgas. (Miljöfordon, 2005-11-25)

En nackdel med vätgas är att energiinnehållet är väldigt lågt jämfört med naturgas och flytande drivmedel. För att förhindra detta måste vätgas förvaras kylt eller under högt tryck i trycktåliga tankar. För att förhindra risken för läckage ställs det höga krav även vid tankning. (Miljöfordon, 2005-11-25)

3.4.6 Rapsolja RME

RME står för RapsMetylEster och framställs av rapsolja och metanol från fossila råvaror. Kapaciteten för att odla raps som kan användas till drivmedel är mycket begränsad och därför kan (teoretiskt sett) RME endast ersätta en liten del av dagens dieselanvändning. Förädlingen till RME – rapsdiesel – är nödvändig för att göra oljan mer lättflytande så att den kan användas i traditionella dieselmotorer. (Miljöfordon, 2005-11-25)

Koldioxidutsläppen är ungefär 60-80 % lägre än vid dieseldrift, men partikelutsläppen är endast något lägre. Kväveoxidutsläppen är tyvärr lika höga, eller lite högre, om bilens motor inte är optimerad för RME. (Miljöfordon, 2005-11-25)

3.4.7 Dimetyleter DME

DME är ett bränsle som kan tillverkas från både fossil och förnybar råvara och den kan användas i anpassade dieselmotorer. Förmodligen kommer utsläppen från tunga fordon att bli mycket lägre än annan förbränningsmotorteknik. Både bränsle och fordon är i dagsläget fortfarande på experimentell nivå. (Miljöfordon, 2005-11-25)

3.4.8 Syntetisk diesel

Syntetisk dieselolja – som idag produceras ur stenkol och naturgas – kallas även för Fischer-Tropschdiesel, FT-diesel eller GTL-bränsle (Gas To Liquid). I framtiden bör bränslet dessutom kunna framställas förnybart. Drivmedlet ger lägre utsläpp av de flesta miljöfarliga komponenter och kan användas i vanliga dieselfordon. Detta leder dessutom till att hälsofarliga utsläpp från befintliga motorer minskas. (Miljöfordon, 2005-11-25)

3.4.9 Elfordon

Jämfört med bensin och dieseldrivna motorer är elmotorn mycket bättre på att tillvarata den tillförda energin (Gröna bilister, 2005-11-25). Eftersom svensk el, till stor del, framställs genom vatten- och kärnkraft så är elfordon (sett ur miljösynpunkt) bättre än en modell med förbränningsmotor. Vatten- och kärnkraft påverkar däremot bland annat miljö och landskap negativt när elen framställs. (Miljöfordon, 2005-11-25)

Strömmen som driver elbilen lagras för det mesta i ett batteri och på en laddning kan en personbil ta sig cirka 5-10 mil, men vissa modeller har haft en räckvidd på ungefär 20 mil (Miljöfordon, 2005-11-25). Den relativt korta räckvidden medför att bilarna lämpar sig bättre för tätorter än landsbygder. Att fulladda ett tomt batteri tar omkring tio

timmar, men med ett speciellt aggregat kan några modeller snabbbladdas. (Gröna bilister, 2005-11-25)

3.4.10 Elhybridfordon

En hybridbil har en elmotor och en bensinmotor som stöd vilket bidrar till att både bränsleförbrukningen och utsläppen minskar. Batteriet lagrar energi från förbränningsmotorn och på så sätt höjs verkningsgraden och bränsleförbrukningen blir lägre. Bland annat bromsenergi lagras som elektricitet och energin används sedan vid drift av elmotorn och därigenom sänks bränsleförbrukningen. (Miljöfordon, 2005-11-25)

3.4.11 Bränslecellsfordon

Bränslecellsfordon finns på flera ställen i världen – men de kan alla ses som prototyper – och trots att det antagligen kommer att dröja ett bra tag innan de verkligen kommer slå igenom så finns det flera fordonstillverkar som producerar denna typ av fordon. (Miljöfordon, 2005-11-25)

Vätgas och metanol är de drivmedel som många bränslecellsfordon i första hand utvecklas för men det finns andra möjliga alternativ. Bränslecellsfordon är ett slags elfordon där bränslecellen tankas under färd, till skillnad från dagens batterielbilar. Detta innebär att det inte finns någon begränsad räckvidd för fordonet. (Miljöfordon, 2005-11-25)

3.5 Miljöbilsdefinition

För att allmänheten ska veta vilka fordon som faktiskt räknas som miljöfordon så har en definition gjorts. För tillfället har städer så som exempelvis Stockholm, Göteborg och Malmö egna definitioner om vad som ska räknas som en miljöbil vilket kan försvåra det hela något. I Malmö räknas bland annat el-, olika typer av gas-, etanolfordon och fordon som drar extremt lite bensin eller diesel till miljöfordon.

År 2006 såg den exakta miljöbilsdefinitionen i Malmö ut så här;

Inom kategorin personbilar och lätta lastfordon, under 3,5 ton, uppfyller följande typer kravet för miljöfordon:

- Elfordon
- Elhybridfordon
- Bränslecellsfordon
- Gasfordon (naturgas, biogas, vätgas) med utsläpp motsvarande miljöklass 2005*
- Etanolfordon i miljöklass 2005*
- Dieselfordon i miljöklass 2005, drivna med alternativbränslen, RME, DME, ekoparaffin*
- Dieselfordon i miljöklass 2005, vars utsläpp är maximalt 90 g koldioxid per km, d.v.s. förbrukar högst 3,4 liter dieselolja per 100 km
- Bensinfordon i miljöklass 2005, med maximalt 120 g koldioxidutsläpp per km, motsvarande en förbrukning av högst 5,2 liter bensin per 100 km

* Minst halva körsträckan skall köras på alternativbränslet

Vid all drift med alternativa bränslen och vid elhybriddrift accepteras ett utsläpp av högst 190 g fossil koldioxid per km, motsvarande en maximal förbrukning av 7,8 liter bensin per 100 km.

Dieselfordon skall klara kraven för miljöklass 2005 för diesalbilar, men även kväveoxidkraven för miljöklass 2005 för bensinbilar. Dispens kan dock ges från kväveoxidkraven i avvaktan på fordon som klarar dessa krav.

Med elfordon avses batteribilar och batteribilar med förbränningsmotordriven generator som startar laddningen först när batterikapaciteten är minimal samt fordon där drivenergin alstras i bränslecell.

Med elhybridfordon avses fordon med kombinerad el- och förbränningsmotordrift där förbränningsmotorns utsläpp motsvarar miljöklass 2005. Elmotorn måste svara för minst 25 procent av effekten.

Bilar i småbilsklassen, under 1050 kg, skall dessutom klara minst 3 stjärnor i Euro-NCAP krocktest eller ha motsvarande krockprestanda.

För tunga fordon gäller kraven i Tekniska nämndens "Miljökrav och trafiksäkerhetskrav vid upphandling av entreprenader och tjänster där arbetsmaskiner och fordon ingår" tills vidare. Fordon som uppfyller de krav som hittills gällt för miljöfordon, även RME-drivna diesalbilar och bensindrivna bilar i miljöklass 1, får räknas in i summan av miljöfordon i ytterligare tre år efter antagandet, 2002-11-28, av den nya definitionen.

(Malmö stad, 2005-09-06)

En nationell eller kanske till och med internationell definition som stämmer i flera länder skulle underlätta för bilägarna i världen. I Sverige finns nu en statligt antagen miljöbilsdefinition och även Vägverket har tagit fram en definition för miljöfordon.

Malmö stads planer är att anta regeringens antagna miljöbilsdefinition men eventuellt lägga till några krav. Regeringens miljöbilsdefinition återfinns i bilaga 12.

3.6 Allmänhetens syn på miljöbilar

Frida Beijer (2005) skrev i sitt examensarbete om allmänhetens kunskaper och attityder angående miljöbilar. En enkätundersökning genomfördes där enkäter skickades ut till 700 slumpmässigt valda invånare i åldern 25-70 år i Malmö och ungefär hälften av dessa svarade. Syftet var bland annat att se ifall kunskapsnivån speglade sig i folks attityder samt att ta reda på intresset kring fria och subventionerade parkeringar för dessa fordon.

3.6.1 Kunskapsnivån

Det verkar som om majoriteten av Malmös invånare har relativt goda kunskaper om miljöbilar, dess funktion och drivmedel. Hela 67 % av de medverkande i enkätundersökningen svarade rätt på minst hälften av de åtta kunskapsfrågorna som ställdes. Dessa siffror varierade något mellan könen där 71 % av männen och 56 % av kvinnorna svarade rätt på fler än hälften av påståendena. Vidare verkade det som om de yngsta och de äldsta visste mest om miljöbilar och då det kom till inkomsterna så svarade de i den högsta inkomstkategorin mest rätt. Då det gällde utbildningsnivån så steg kunskaperna i takt med denna.

Angående miljöbilarnas drivmedel så svarade majoriteten rätt på dessa tre påståenden. Det var som mest 12 % som svarade fel på dessa och de resterande – cirka en tredjedel – svarade ”vet ej”.

Då det kom till respondenternas kunskaper om miljöbilars prestanda så var det endast 51 % som gav det korrekta svaret ”sant” i påståendet ”En miljöbil har ungefär samma prestanda som sin bensin/dieselmotsvarighet”. De övriga svaren delades sig huvudsakligen relativt jämt över svarsalternativen ”falskt” samt ”vet ej”.

Att det inte krävs några extra kunskaper för att köra en miljöbil var 83 % av respondenterna medvetna om och det var endast 5 % av de resterande som svarade fel på påståendet ”Det krävs mer tekniska kunskaper hos föraren för att köra en miljöbil jämfört med en bensin/dieselbil”. Att gasbilar inte heller har någon ökad explosionsrisk jämfört med bensin- och dieseldrivna fordon var också majoriteten (69 %) medvetna om.

På påståendet ”Jag har provat på att köra någon typ av miljöbil” svarade hela 78 % att de ej hade detta. Detta bidrog till att några vidare slutsatser om huruvida en praktiskt erfarenhet i högre grad påverkar kunskaper och attityder jämfört med teoretisk inte kunde dras.

3.6.2 Attityder och åsikter

Respondenterna svarade även på påståenden om hur de tänker vid bilköp (i synnerhet om miljöbilar), hur de ser på miljöbilar i allmänhet samt deras åsikter kring erbjudandet om fri eller subventionerad parkering i Malmö.

Det verkar som om Malmös invånare är övervägande positivt inställda till miljöbilar då drygt 70 % svarade att de kunde tänka sig att köpa en miljöbil nästa gång eller om de ska köpa ny bil. Lika många svarade däremot att de inte kunde tänka sig att betala något extra för denna fordonstyp men överväldigande majoritet (93 %) svarade positivt på påståendet ”Jag är positiv till satsningar för att öka andelen miljöbilar på vägar i och omkring Malmö”.

Återigen skilde sig åsikterna något mellan könen där 80 % av kvinnorna och 60 % av männen gav positiva svar på fler än hälften av attitydpåståendena. Åldern verkade inte spela någon roll och inget entydigt svar gällande inkomsten kunde ges. Ju högre utbildningsnivå som respondenterna hade, desto positivare var de i sina svar.

Drygt två tredjedelar av de medverkande svarade att deras intresse för att skaffa en miljöbil nästa gång de ska köpa ny bil skulle öka ifall det innebar gratis parkering. Då erbjudandet istället innebar subventionerade parkeringskostnader så var det istället 56 % som var intresserade. Även respondenternas acceptansnivå för att införa fria parkeringsplatser för miljöbilar efterfrågades och 80 % svarade att det skulle vara bra om denna förmån infördes. Hela 70 % var dessutom intresserade av att veta mer om miljöbilar.

Instämmandegraden kring påståendena gällande fri och subventionerad parkering var något högre bland kvinnorna än hos männen. Det var den yngsta samt äldsta ålderskategorierna som var mest positiva men inkomsten verkade inte spela någon roll då det gällde fri parkering. Med subventionerad parkering minskade dock intresset med ökande inkomst.

Då det kom till de medverkandes prioriteringar vid bilköp så ansåg hälften av de tillfrågade att säkerheten var det viktigaste. Därefter kom priset (25 %) och endast 7 % prioriterade miljön som viktigast.

Det verkar som om de med högst kunskaper kring miljöbilar också är de som är positiva, vilket stöder teorin som Beijer (2005) tar upp att ”kunskap kan fylla en viktig funktion, inte bara för att attityder ska övergå i handling, utan även vid utvecklandet av attityder”. Detta mönster verkar dock brytas då en indelning mellan könen görs. Då är det kvinnorna som säger sig vara mest positiva till miljöbilar trots att männen har en större kunskap.

4 Resultat

I examensarbetet genomfördes två olika sorters intervjuer samt en enkätundersökning. I följande kapitel kommer resultatet av dessa tre undersökningar att redovisas. Den första delen handlar om intervjuerna med bilhandlarna. Här redovisas bland annat deras attityder till miljöbilar, vad de tror om miljöbilars framtid och deras förslag på andra förmåner för de med miljöbilar.

I den andra delen redovisas resultatet från enkätundersökningen som analyserats i statistikprogrammet SPSS.

Kapitlet avslutas med redovisningen från telefonintervjuerna som gjordes med ett antal företag. Här redovisas – precis som i delen om bilhandlarna – bland annat deras attityder till miljöbilar vad de tror om miljöbilars framtid och förslag på ytterligare förmåner för de med miljöbilar.

4.1 Intervjuer med bilhandlare

Intervjuer som tog ungefär 45-75 minuter genomfördes med några av Malmös bilhandlare och alla de som intervjuades var säljare på företagssidan. En av uppgifterna – förutom att sälja bilar – är att eventuellt hjälpa företag med dess bilpolicy då denna ibland glömts bort av företagen. Anledningen till detta kan vara att även då många företag idag har en miljöpolicy kan denna ha gjorts långt innan man började fundera på hur mycket bilar påverkar miljön.

4.1.1 Bilhandlarnas syn på miljöbilar

Den största skillnaden mellan de olika bilhandlarna handlade om vad en miljöbil är – något som inte är lätt att specificera med alla de olika definitioner som finns idag. Två av bilhandlarna var eniga om att en miljöbil är en bil som drivs av ett icke fossilt bränsle och det rör sig i huvudsak om de två drivmedlen E85 och biogas. Om naturgasdrivna fordon ska ingå i definitionen (och därmed ha tillgång till erbjudandet med subventionerad parkering) är de osäkra på eftersom det inte är ett förnyelsebart bränsle. I Malmö kommuns miljöbilsdefinition är det de två sista punkterna – gällande diesel- och bensinsnåla fordon – som anses kunna strykas enligt några av de intervjuade. En försäljare tycker att dessa bilar inte har något alls att göra med miljöfordon, inte idag då det finns alternativ såsom exempelvis elhybrider, etanol och gas. Det är viktigt att se det hela i ett större perspektiv för miljöns skull och eftersom fossila bränslen tär på miljön så bör dessa inte ingå menar han. Det kan dessutom göra definitionen väldigt luddig, vilket i sin tur kan leda till missförstånd, men den verkliga anledningen är att vi bör värna om miljön.

En försäljare påpekar att det i bland annat Malmös miljöbilsdefinition ingår bilar med extremt låg bensinförbrukning men det finns i princip inga sådana bilar på dagens marknad. Dessutom blir det betydligt svårare att kontrollera om dessa bilar ska ingå anser en av försäljarna. Om en bil drivs med etanol eller gas eller om det är en hybrid så finns detta inskrivet i bilen registreringsbevis så det är relativt enkelt att ganska detta

vid en tillståndsgivning. Ska det startas en bränsleförbrukningsdiskussion så är det alltid en fråga om ifall man kan styrka att den ena bilen har den förbrukningen kontra en annan. Det finns en officiell siffra för bilen, men sedan beror bränsleförbrukningen bland annat på hur bilen körs.

En annan försäljare påpekar att de flesta bilar med alternativa drivmedel kan drivas med fossilt bränsle. Det är både en för och nackdel, men om en etanolbil körs på bensin så är denna kanske miljöfarligare än en bränslesnål bensinbil. Då det kommer till hybridbilarna så är detta en färdig teknik och den är tvingande miljösparande. Den drivs på bensin men eftersom rörelseenergin i bilen tillvaratas och återanvänds så blir körningen miljövänlig då bensinförbrukningen sjunker. Då det gäller gas och etanol så gäller det att föraren hela tiden gör ett aktivt val för att få den önskade miljöeffekten.

Att kanske tala om miljövänligare istället för miljövänlig är något som den tredje försäljaren – och till viss del även de övriga – funderar över. Detta till viss del eftersom de flesta av de bilar som drivs med exempelvis etanol eller gas parallellt kan drivas med bensin. Detta medför att föraren måste göra ett aktivt val och om personen väljer att köra sin miljöbil med bensin så fås inte den önskade miljöeffekten. Då bör kanske även snåla bensin- och dieslbilar ingå i definitionen eftersom dessa faktiskt är snåla och på så vis miljövänligare än en etanolbil som drivs på fossilt bränsle. Att fatta ett beslut om vilka fordon som ska ingå i definitionen och sedan successivt genomföra nödvändiga förändringar verkar vara en bra början. Viktigt är det också att politiker visar att de gör något för miljöbilar och att det är tydligt om vad som ska gälla och att detta sedan gäller ett tag framöver. Naturgasen hamnar i en gråzon eftersom biogasen är betydligt mer intressant då en renare miljö diskuteras. Naturgas är naturligtvis trevligare än bensin, men dess utsläpp påverkar klimatet.

Försäljarna anser att eftersom det idag inte finns någon klar EU-definition så kan det bli problem vid försäljning av miljöbilar. Men om incitament från stat, regering, landsting och kommuner fortsätter att uppmuntra miljöbilar så kommer dessa fordon att säljas i större utsträckning och även drivas med förnyelsebara drivmedel under förhoppningsvis större delen av dess livslängd.

Alla försäljarna är överens om att miljöbilar är något positivt och att det måste komma fler. En av dem påpekar dessutom att Sverige är det land i Europa som har den smutsigaste bilparken. Vad detta beror på anser han vara svårt att svara på men det måste åtgärdas snarast.

En av de intervjuade anser att dieseln till viss del blivit straffskattad. Det har kommit flera förbättringar på dieseln och på motorerna. Ett förslag är att titta mer på koldioxidutsläppen och inte vikten på fordonen. Att större fordon ska straffskattas bara för att de är stora är fel anser minst en av bilhandlarna. Släpper de däremot ut mer än en bil i mindre storlek så är det naturligtvis rätt. Det viktiga är att se vad bilen har för negativ miljöpåverkan, hur den sedan ser ut bör spela mindre roll.

4.1.2 Kundens prioriteringar vid bilköp

Vad är det då som avgör vid ett bilköp? Är det priset, säkerheten eller kanske miljön? Enligt dem som intervjuades så spelar priset alltid en mycket stor roll. Det är dock viktigt att inte enbart titta på inköpspriset – som endast är en engångskostnad – utan även på vad service, däck, fordonsskatt, försäkring och så vidare kostar. Ytterligare en viktig aspekt enligt en av bilhandlarna är hur mycket den är värd begagnad. Naturligtvis varierar kraven och önskemålen från kund till kund vilket är ett av skälen till att det finns så otroligt många olika bilmodeller och alla går att sälja.

Vissa miljöbilar kostar betydligt mer än en vanlig bil och självklart bidrar detta till en viss försiktighet. Om bilen däremot har många bra argument så går det ändå att få sålt den eftersom köparen kan tjäna på det i längden.

Då det gäller säkerheten så nämns inte detta lika mycket som tidigare menar några av de intervjuade. Detta tror dem kan bero på att i stor utsträckning så är alla bilar i dag säkra. Att många bilar idag är säkra vet de flesta om vilket bidrar till att det inte brukar diskuteras så mycket. Folk frågar däremot ofta om det finns airbag och ifall denna i så fall kan kopplas ur ifall de exempelvis ska använda en barnstol. Över lag kan man säga att större bilar oftast är säkrare än mindre – speciellt då man ser på äldre bilar – och sedan finns det ett antal märken som lägger ner väldigt mycket tid och pengar på att få fram en så säker bil som möjligt. Idag är dock även mindre bilar väldigt säkra. Då det gäller miljöbilarna så är det inte någon skillnad i säkerhet om man jämför med en vanlig. Det är exakt samma bilar som säljs som bensin-, diesel- och miljöbilsversion. Lite olika motorer är det, men i övrigt identiska bilar.

Bilhandlarna tror inte att privatpersoner tänker så mycket på miljön vid köp av bil. Enligt dem är det istället priset som i första hand styr köpet.

4.1.3 Utbud och försäljning av miljöbilar

Antalet modeller av miljöbilar som finns på marknaden blir allt fler vilket ökar chanserna att alla kan hitta en bil som passar oavsett storleksklass.

Antalet miljöbilar som säljs varierar från företag till privatpersoner, vilket enligt bilhandlarna kan bero på att en högre kostnad kanske inte är lika avgörande för ett företag. Många företag har idag dessutom någon form av miljöpolicy där nu även fordonsflottorna börjar ses över.

Via företagssidan kan bilhandlarna jobba med avtal till exempelvis kommuner och regioner. Det är speciellt på den statliga försäljningen som efterfrågan på miljöfordon är stor. Det finns även en viss efterfrågan från privata företag men de stora volymerna av nya miljöfordon kommer enligt bilhandlarna från stat, kommun och landsting.

Då det gäller lastbilar så kan dessa kosta ungefär 80-100 000 kronor extra och dessa är då gasdrivna. I och med nya EU-regler så kan dessa inte längre levereras av det aktuella företaget. Problemet ligger i att fordonet först byggs och därefter kompletteras för gasdrift i Tyskland och när den sedan kommer tillbaka går det inte längre att

kategorisera denna typ av fordon. Detta medför att de som behöver en lätt lastbil idag tyvärr är tvungna att välja ett fordon av det smutsigare slaget.

För en bilhandlare gäller det att hitta den bästa lösningen för kunden även om säljaren kan argumentera väl för en specifik bil. Om säljaren själv ser positivt på dessa bilar så blir detta lättare, men det är i slutändan kunden som bestämmer.

Alla försäljarna var överens om att andelen sålda miljöbilar beror mycket på vad för slags bil kunden är ute efter. Om köparen letar efter en bil i den stora klassen – för att exempelvis kunna få plats med barnvagnar eller dylikt – så finns det idag inte någon gasvariant att välja på. När det gäller etanolbilarna så är dessa inte så mycket svårare att sälja eftersom de ofta säljs som tjänstebilar till företag. Enligt de intervjuade så händer det inte ofta att en privat köpare frågar efter en miljöbil men efterhand som det blir en debatt i media så ökar efterfrågan från konsumenterna.

Andelen begagnade miljöfordon som säljs varierade lite från företag till företag. Ett av företagen har idag inga begagnade miljöbilar alls eftersom deras etanolbilar började säljas i februari 2005 och det är först i augusti och september som bilarna har levererats. Då det gäller gasbilarna som sålts så har många gått till stora företag och kommuner och de behåller dessa väldigt länge, ofta hela livstiden, vilket medför att de aldrig kommer in hos bilhandlaren igen.

Ett av de andra företagen får in begagnade bilar ibland, men de säljs vidare väldigt fort, vilket kan bero på att de har ett bra garantivärde även på de begagnade bilarna. En annan förklaring till att de säljs fort är att det finns få av dem. Då det gäller etanolbilarna så är folk något försiktigare med att köpa begagnat eftersom servicen är något dyrare än för en vanlig bil.

Det tredje företaget har fler begagnade bilar. En av deras modeller började säljas 2001/2002 och dessa bilar börjar nu komma tillbaka som begagnade. De jobbar dessutom aktivt med biluthyrningsföretagen dit de levererar stora volymer fordon som kommer tillbaka ett år senare. De fordon som levererades för ett år sedan var till viss del miljöbilar och nu kommer de alltså tillbaka. Förhoppningarna var att de skulle fortsätta rulla på Malmös gator, men enligt en bilhandlare suggs de nu upp till Stockholm och Göteborg där efterfrågan är väldigt stor. Detta beror på att det här finns förmåner såsom gratis parkering för miljöbilar. Här nere i Malmö finns inte alls samma efterfrågan. Försäljaren menar att det är av stor betydelse hur olika kommuner valt att ge olika typer av förmåner till dem som kör en miljöbil. Om en köpare i Malmö skulle fråga varför de ska välja en miljöbil så har säljaren egentligen inte något annat argument än att det är bättre för miljön. På ett flertal andra orter i landet så finns det ekonomiska aspekter. Om man kan tjäna pengar på att köra en miljöbil så blir valet betydligt lättare för köparen eftersom alla vill vara en miljövän, men inte alla har råd att betala extra för att vara det. Malmö stad är enligt minst en av bilhandlarna föredömlig då det gäller sin egen bilpark. De är duktiga på att förnya den och att se till så att de fordon som tas i bruk är miljöfordon. Men detta motsvarar endast någon enstaka procent av alla de bilar som förorenar Malmö. En ordentlig insats för miljöbilarna hade kunnat göra stor inverkan på Malmös fordonspark.

Nya och begagnade bilar har dock två olika marknader. Det finns kunder som bara vill ha nya bilar precis som det finns de som bara vill ha begagnade. Att försöka övertala dessa kunder att välja något från andra marknaden är väldigt svårt. En av bilhandlarna menar att begagnade miljöbilar för tillfället är väldigt lättsålda mycket på grund av att de säljs till dem som bor i städer som Göteborg och Stockholm.

4.1.4 Vad kostar en miljöbil?

Bilhandlarna förklarar att priset på de olika bilarna på marknaden kan variera kraftigt beroende på vilket drivmedel de körs på. Några av fordonen är inte mycket dyrare än vanliga medan andra har ett mycket högre pris. Etanolbilar har ett väldigt lågt prispåslag (inköpspris) jämfört med en bensinbil så där finns det inte något ekonomiskt skäl till att inte välja en miljöbil menar några av de intervjuade.

Några modeller är betydligt dyrare än vanliga. Den billigaste varianten av en av bilhandlarnas hybridbil kostar ungefär 50 000 kronor mer än en vanlig bil i ungefär samma storleksklass. Sedan spelar bilmärket roll då vissa kostar mer och andra mindre. Detta beror till viss del på att det är märket, säkerheten och mycket annat som säljs. En bilhandlare påpekar dessutom att en fördel med deras hybridbil är att den inte är dyrare i service än en vanlig bil, något som andra miljöbilar annars är. Vidare drar den bara runt hälften så mycket bränsle som en vanlig bil så där finns pengar att spara menar han. Utöver detta är den dessutom fordonsskattebefriad så om en kalkyl görs på några år så kan dessa 50 000 kronor sparas in.

Ett annat märke har en skåpbil som drivs på biogas och denna kostar ungefär 30 000 kronor mer än en vanlig skåpbil. Överlag kan det vara lättare att sälja en sådan bil till ett företag som i sin dagliga verksamhet är involverad i något som har med miljön att göra. Priset är många gånger avgörande för en kund och en privatperson tänker inte alltid på att de lägger de här extra pengarna på att bilen för att den är miljövänlig. Men det finns även företag som avstår från att köpa miljöbilar på grund av priset.

4.1.5 Marknadsföring av miljöbilar

Miljöbilarnas marknadsföring varierar lite från företag till företag – några står i hallen och några används som demonstrationsbilar men den stora försäljningen görs på företagssidan. Några av modellerna har så stor efterfrågan och så lång leveranstid att det aldrig finns några i lager, vilket bidrar till att den inte marknadsförs. I stort sett är det upp till säljarna att informera kunderna och att dessa sedan vet vart de ska vända sig då det är dags att köpa en ny bil.

Miljöbilarna inne i hallen är vanligtvis inte märkta på något speciellt sätt och några av företagen har inga miljöbilar inne i hallen. Detta beror på att vissa av dessa fordon enbart beställs hem till konsumenten. De bilar som de har som visningsexemplar används som demobilar och står utanför. Några av dessa är däremot tydligt märkta för att visa att det är en miljöbil som drivs på exempelvis biogas, etanol och så vidare.

4.1.6 Miljöbilars framtid

Alla försäljarna är överens om att miljöbilarnas framtid ser ljus ut. Det beror dock väldigt mycket på myndigheterna. En av försäljarna hade hört hur Göran Persson berättat att han avsåg att år 2020 skulle Sverige vara ett av de första länderna i Europa som inte importerar något drivmedel.

Utvecklingen går hela tiden framåt och det utvecklas allt mer effektiva bilar som drar mindre bränsle och på så vis blir miljövänligare. Att driva bilar med hjälp av bränsleceller utvecklas också men tekniken är dyr. För att fortsätta den än så länge positiva utvecklingen för miljöbilarna så är det enligt försäljarna viktigt att regeringen fortsätter främja dessa. Detta kan göras på ett flertal sätt där fri parkering och skattesubventioner är två av dem. De signaler som staten skickar ut är tydliga och 50 % av de bilar som köps in är miljöbilar.

Bilhandlarna tror att det är möjligt att det i framtiden kan krävas ännu mer för att en bil ska bli kallad miljöbil eftersom alla bilar kanske då har en möjlighet att drivas på alternativt bränsle. Kanske kan man använda sig av solceller, möjligheterna finns för att ta fram allt bättre bilar. Hybridtekniken ser ut att ha en bra framtid – anser minst en av försäljarna. Tidigare skrattade somliga åt detta, men nu försöker alltfler ta fram och använda sig av denna teknik i sina fordon.

En försäljare talar om vätgas och att det redan idag finns vätgasbilar. Dessa är dock extremt dyra och för att hyra en sådan bil kostar runt 75 000 kronor per månad jämfört med en vanlig bil som kostar runt 3 500 – 4 000 kronor i månaden. Ett av företagen har en mindre bensindriven bilmodell som eventuellt kan hamna inom gränsen för bränslesnål och denna hyrs ut för 1800 kronor per månad. En av försäljarna påpekar att för att få ner priserna gäller det att efterfrågan ökar. Han tror inte att det är omöjligt att serieproducerade vätgasbilar kommer att finnas inom ungefär 5-7 år, de kommer dock att kosta en del till en början.

De intervjuade bilhandlarna påpekar dessutom att ha en miljöbil som tjänstebil/förmånsbil innebär skattesubventioner/skattelättnader och att det även finns förslag om en ändrad fordonsskatt. Då det gäller en hybridbil får köparen dessutom jämka ner bilen till en likvärdig bil. Detta eftersom den är utrustad med en teknik som ska spara miljön. Då denna teknik kostar extra pengar säger skatteverket då att köparen får plocka bort denna fördyrande del och sedan skatta på det som är kvar.

Då det gäller gasbilarna så får köparen idag 20 % reducerat förmånsvärde och det finns ett förslag på att det ska ökas till 40 %, vilket en av försäljarna tror kan öka intresset för dessa bilar drastiskt. Ett av företagen har dock endast mindre bilar som drivs med gas vilket inte alltid är önskvärt då köparen letar efter en tjänstebil. Bilhandlaren anser att det är lite prestige med bilar. Vad ska grannen säga ifall det står en minibil på uppfarten och inte en större modell av något välkänt märke. Kunden betalar var månad för en tjänstebil så då är det önskvärt att den ser något ut också. Företaget säljer mycket av en biltyp som drivs av etanol, vilket kan bero på att detta är en storleksklass som är intressant som tjänstebil. Att köra en sån här bil innebär en något lägre kostnad för företaget eftersom de, då förmånsvärdet går ner, också kan betala mindre sociala avgifter.

Bilhandlarna menar också att ytterligare ett tydligt sätt för stat och regering att visa vad de anser om miljöfordon är att skattebefria drivmedlen. Detta har gjorts för etanolen och gäller till och med år 2013. Skulle dessa drivmedel börja beskattas så skulle etanolen kosta betydligt mer än en liter bensin och marknaden skulle då dö ut.

Alla bilhandlarna har märkt en viss skillnad då bensinpriset skjutit i höjden. Etanolbilar drar mer bränsle än bensinbilar, men om man räknar ut bränsleekvivalenten (det vill säga ungefär hur mycket bränsle som går åt på en kilometer) så skulle etanolen ligga på ungefär 10,50 kronor per liter motsvarande dagens bensinpris som ligger runt 12 kronor per liter. För tillfället då det inte är så jättestora skillnader mellan dessa bränsletyper så finns det endast en liten vinst som föraren kan göra genom att tanka med etanol. Dessa fordon har enligt några försäljare tätare serviceintervall och detta tillsammans med den något högre inköpskostnaden bidrar till att det totalt sett inte finns någon som tjänar på att köra en miljöbil. Det är på grund av detta som det är så viktigt med subventioner och styrningar från stat, kommun och landsting och detta kan vara avgörande för om konsumenten väljer att köpa en miljöbil eller inte.

Alla försäljare har märkt att det skett en förändring i intresset och attityden sedan bilarna först kom ut på marknaden. Det har även dykt upp frågor kring hur man tankar etanol, vilket visar att personer med etanol/bensinbil har tankat med bensin fram tills nu, men att de nu börjar intressera sig för etanolen istället.

Tankställen samt information om hur man tankar kan försäljarna berätta eller så kan köparen hitta detta på exempelvis Internet eller det aktuella tankstället. Tankningen sker på samma vis och ett regeringsförslag finns där alla bränslestationer före årsskiftet 2005/2006 ska sälja ett alternativt drivmedel vilket många gånger blivit etanol. Gasnätet expanderar hela tiden och från januari till oktober 2005 hade antalet tankställen ökat från ungefär 125 till 370 stycken.

4.1.7 Förmåner för miljöbilar

Alla tillfrågade försäljare anser att försäljningen och intresset av miljöbilar skulle öka ifall det innebar fri parkering. Att etanolpriset idag är billigare än bensinen räcker inte så länge skillnaden är så pass liten som den är idag, det behövs något mer konkret. I Stockholm slipper miljöbilarna vägtullar vilket har ett stort ekonomiskt värde för kunden. De är dessutom alla medvetna om att på orter där fri parkering – eller någon annan fördel – finns har andel miljöbilar som ägs av privatpersoner ökat. Enligt försäljarna är det när efterfrågan från privatpersoner ökar som man verkligen kan öka andelen miljöbilar som rullar på gatorna.

För att underlätta intervjuerna sammanställdes två olika alternativ. Det första innebär gratis p-plats för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kronor för 3 år. Det är då ett tillstånd som utfärdas vid ansökan. Det andra alternativet innebär subventionerade p-plats för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1 000 kronor per år. Detta tillstånd utfärdas för ett år i taget.

Alla som intervjuades ansåg att det var det första erbjudande som var det riktigt intressanta eftersom det endast rör sig om en administrationsavgift. En av bilhandlarna gjorde en gissning och trodde att ungefär 200 000 – 250 000 människor skulle vara intresserade av detta erbjudande till skillnad mot det andra alternativet som eventuellt skulle locka omkring 500. Anledningen till den stora skillnaden är enligt säljaren att om avgiften är så pass låg så nås även alla de i kranskommunerna och inte endast de som parkerar dagligen i Malmö. Genom att införa fri parkering i staden så visar kommunen tydligt vad de vill och att de faktiskt tar steget och ställer sig bredvid orter som Stockholm och Göteborg som redan infört detta system.

Då det kom till det andra alternativet var återigen alla överens, men den här gången ansåg de att priset var lite väl högt eftersom de var osäkra på hur många det faktiskt skulle kunna löna sig för. Naturligtvis beror det på var kommunen vill få ut av erbjudandet, hur stor andel miljöbilar de faktiskt vill ha in i staden.

Att försöka få fram ett mellanting av dessa båda alternativ ansåg de alla som en bra lösning. Kanske behöver inte miljöbilar gynnas så pass mycket – de skapar ju trots allt, precis som vanliga bilar, ett trängselproblem – men att ta ut 1 000 kronor per år för tillståndet är i överkant ansåg dem. Då är det kanske bättre att höja priserna för vanliga bilar som vill köra in i staden. Att ta ut 50 eller 250 kronor spelar nog ingen större roll enligt försäljarna. Det viktiga är att det handlar om ett tillstånd så att konsumenten slipper ha med sig växel, att springa efter biljett och dylikt.

En viktig aspekt är också att ta reda på hur många och var Malmö stads parkeringsplatser finns eftersom kunden kanske inte har möjlighet att parkera på en sådan. Det är inte många som är intresserade av att betala 25 000 kronor extra för en bil bara för att få parkera för 1 000 kronor istället för exempelvis 3 000 kronor (inget bra försäljningsargument). Säljarna ansåg att det måste bli mer konstansneutralt för den privata konsumenten.

Då det gäller ett eventuellt samarbete med Malmö kommun så ser alla bilhandlare positivt på detta. Ett incitament som exempelvis fri parkering i Malmö stad hade varit ett fantastiskt försäljningsargument. Det sänker kostnaden för privatpersoner och att införa fri parkering för miljöbilar visar vad för slags bilar kommunen vill ha in i staden. Kanske hade bilhandlare i Malmö och kommunen genomföra en gemensam marknadsföring.

Försäljarna är medvetna om att det finns ett flertal sätt för hur det praktiska med parkeringstillstånden skulle kunna lösas. Det finns det självklara alternativet att kunden ansöker om ett tillstånd hos kommunen och sedan kvitteras detta ut mot en avgift eller att det kanske blir hemskickat. Att själv leta upp blanketten på kommunens hemsida är också ett alternativ.

Alla försäljarna var överens om att företaget skulle kunna bistå med den servicen och skicka in – eller hjälpa till med att fylla i blanketten – till kommunen och att tillståndet sedan skickas ut. Det handlar mer om vad som är administrativt enklast, men de tror inte att det skulle ta någon längre tid att hjälpa till med detta.

Ytterligare ett alternativ som ansågs vara intressant är att kunden vid köpet får en blankett där exempelvis gällande parkeringsplatser är utmärkta på en karta. På denna skulle det då kunna finnas en talong som medför att det är lätt för personen att skicka in denna.

Under intervjuerna kom det fram en del exempel på övriga åtgärder som eventuellt hade kunnat öka intresset för miljöbilar. En av dem var subventionerade broavgifter. En av försäljarna påpekar att detta kan vara svårare att genomföra då det rör sig om två länder, men absolut något att se över menar han. Alla intervjuade ansåg att detta hade kunnat ha ungefär samma effekt som subventionerade parkeringsplatser. En försäljare påpekade att ett önskemål ju har varit att nationerna ska växa ihop ännu mer och genom ett sådan erbjudande kan detta var ett steg på vägen. Miljön är ett globalt samtalsämne och även andra länder skulle kanske vara intresserade. Försäljaren påpekar dessutom att den kostnad som går förlorad i och med de sänkta avgifterna nog kan tas igen eftersom antalet resor ökar.

Ett annat förslag var subventionerade boendeparkeringar. På många ställen är det redan fri parkering eller fri parkering på exempelvis kvällar och helger, men detta hade också kunnat vara intressant. Det är dock möjligt att detta bör hanteras på ett annat sätt än parkeringen inne i staden. Att kunna ha bilen stående hemma och sedan åka kollektivt in till stan är en fördel som en av försäljaren ser med idén.

Det hade dessutom varit intressant om även kranskommuner runt omkring Malmö hade velat gå med. Minst en av försäljarna anser att det kanske inte hade haft samma genomslagskraft men rent symboliskt hade det varit trevligt att kunna säga att erbjudandet gäller för ett större område.

Att subventionera tiden var ett annat förslag från försäljarna. Allt är en förbättring ansåg de som intervjuades, men åsikterna gick isär något. Vissa ansåg att två timmars fri parkering och sedan normalpris lät bra, medan andra tyckte att skillnaden var för lite. Detta gäller speciellt för dem som arbetar inne i stan. Om det däremot gäller personer som tar bilen in för att shoppa så är de två timmarna kanske inte så lite längre.

En viss osäkerhet gällande hur det ska gå till med parkeringsbiljetter och dylikt dyker upp och förslag på en p-skiva nämns. Ett problem som nämns är att kommunen eventuellt förlorar mycket pengar om det skulle ha extremt stor genomslagskraft men då är det bättre att öka kostnaden för alla andra anser några av försäljarna. Ett exempel är att sätta upp vägtullar där miljöfordon slipper betala. Det kommer inte att bli populärt, men i längden finns det något att vinna menar en av försäljarna. Det handlar om att komma över en tröskel tills alla kör miljöbil. En viktig åsikt är att det måste finnas någon ekonomisk vinning för att få privatpersoner att bli riktigt intresserade.

Att ge bort ett tillstånd på 1 000 kronor innebär att dessa bakas in i priset vilket bidrar till en ökning av inköpspriset. Dessa 1 000 kronor kan dock spela stor roll för kunden vid ett bilköp. Om det hade varit möjligt att sänka priset på alla bilarna i hallen med 1 000 kronor så skulle de gärna göra detta.

Två av de intervjuade ansåg att det inte var möjligt för dem att skänka bort tillståndet då de måste ha sina marginaler. Att ge bort ett tillstånd skulle innebära att de var tvungna att höja priset på bilen vilket de inte gör då de är styrda av generalagenten. För att det skulle vara möjligt att ge bort tillståndet måste den generella rabatten minskas och det görs ej. Försäljaren anser att detta är någon som kommunen i så fall ska stå för, det enda biltillverkarna kan göra är att tillverka bilar som är miljövänliga.

Den tredje av dem som intervjuades ansåg att om det hade underlättat för kommunen att de tog hand om tillståndsutgivningen så hade de kunnat göra så. Han menar att det inte hade krossat deras administrativa system ifall det gällde de det första alternativet med de låga kostnaderna. Det viktiga är att de säger att kunden får en rabatt eller att man skänker detta tillstånd och att det är värt exempelvis 250 kronor. Det samma gäller för subventionerade broavgifter. Finns det avgifter så ska detta synas så att folk vet att de bjuds på den.

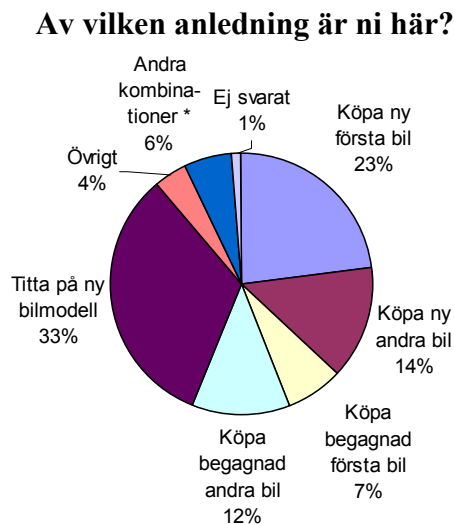
4.2 Enkätundersökning med presumtiva bilköpare

Under tre lördagar tillfrågades besökare i olika bilhallar i Malmö ifall de var intresserade av att ställa upp i en enkätundersökning. Personerna som tackade ja fick en enkät som de sedan fyllde i under tiden som de gick runt i hallen. Majoriteten av de medverkande var män och den vanligaste åldern var 35-50 år.

I följande kapitel redovisas de viktigaste resultaten från enkätundersökningen. De tabeller som tagits fram och som huvudsakligen använts för detta återfinns i bilaga 6.

4.2.1 Vilka är det som besöker bilhandlare?

Det fanns flera anledningar till att de medverkande besökte den aktuella bilhallen och i figur 4.1 ses en överblick av dessa alternativ samt hur svaren fördelade sig.



Figur 4.1 Översikt över vilken anledning som de medverkande besökte den aktuella bilhallen. (* Andra kombinationer innebär att de medverkande var där för att exempelvis titta på både en ny första bil och en begagnad andra bil.)

Nästan två tredjedelar av de medverkande besökte bilhallen för att köpa en ny bil medan den resterande tredjedelen endast var där för att titta. Svaren undersöktes dessutom för att se hur dessa varierade med avseende på kön, ålder och inkomst. Ingen statistisk signifikant skillnad kunde påvisas men då antalet kvinnor som medverkade i undersökningen var kraftigt underrepresenterade så var det ändå intressant att titta närmare på detta.

I tabell 4.1 redovisas varför de medverkande var i bilhallen. Av de 60 män som var där var det hela 38 % som svarade att de enbart var där för att ”se på en ny bilmodell”. Motsvarande siffror för kvinnor och de som var där som par var 14 % respektive 32 %. Det verkar alltså som om då kvinnor besöker bilhallar så är det i större utsträckning för att faktiskt köpa bil, medan det är vanligare att män endast är där för att titta.

Tabell 4.1 Tabell över vilken anledning som de medverkande (uppdelat på kön) besökte den aktuella bilhallen.

Av vilken anledning är ni här?	Kön (%)			
	Totalt (%)	Man	Kvinna	Vi är här som par
Köpa ny första bil	24	17	37	29
Köpa ny andra bil	14	13	21	12
Köpa begagnad första bil	7	8	7	5
Köpa begagnad andra bil	12	12	7	15
Se på en ny bilmodell	33	38	14	32
Övrigt	4	5	7	2
Andra kombinationer	6	7	7	5
Antal medverkande (st)	115 st = 100 %	60	14	41

Samma undersökning gjordes för de olika ålders- samt inkomstkategorierna. Ingen statistisk signifikant skillnad hittades inom dessa grupper, men drygt 90 % av de medverkande som var där för att köpa bil hamnade i de tre mellankategorierna som motsvarar 25-64 år. Då det gällde inkomsten så fanns det flest bilköpare i inkomst kategorin 600 001 – 800 000 kronor där hela 81 % av dessa var där för att köpa bil.

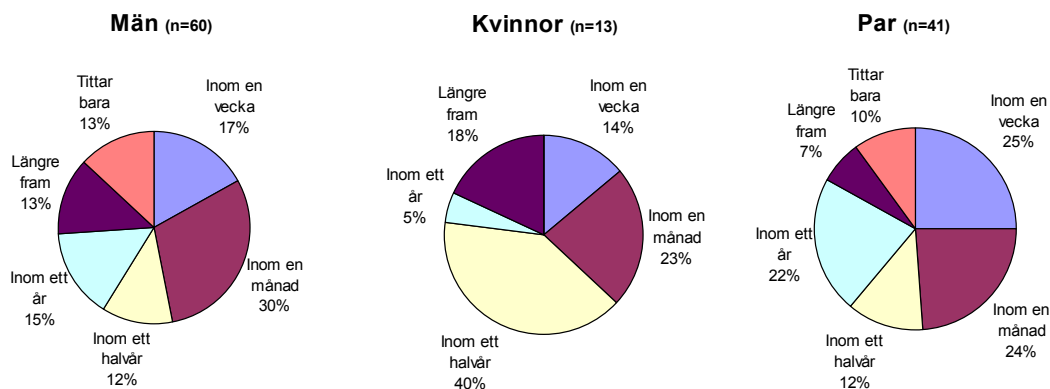
Då det under intervjuerna med bilhandlarna kom fram att många som besöker en bilhall endast är där för att titta så ställdes dessutom frågan när de medverkande tänkt göra sitt nästa bilköp. Av alla medverkande var det 43 % som angav att de tänkt köpa ny bil inom en månad och endast 9 % svarade att de bara var där för att titta, se tabell 4.2.

Tabell 4.2 Tabell över när de som medverkat tänkt göra sitt nästa bilköp.

När har ni tänkt göra ert nästa bilköp?	%
Inom en vecka	15
Inom en månad	28
Inom ett halvår	15
Inom ett år	13
Längre fram	18
Tittar bara	9
Ej svarat	2

Precis som tidigare undersöktes denna fråga med hänsyn till kön, ålder och inkomst. Här kunde ingen statistisk signifikant skillnad inom de olika grupperna påvisas. Vidare visade resultatet att inga av kvinnorna som besökte bilhallen var där enbart för att titta medan 13 % av männen var där av just denna anledning. Hela 77 % av kvinnorna tänkte dessutom genomföra sitt nästa bilköp inom senast ett halvår. Motsvarande siffra för männen och de som var där som par var 59 % respektive 61 %, se figur 4.2.

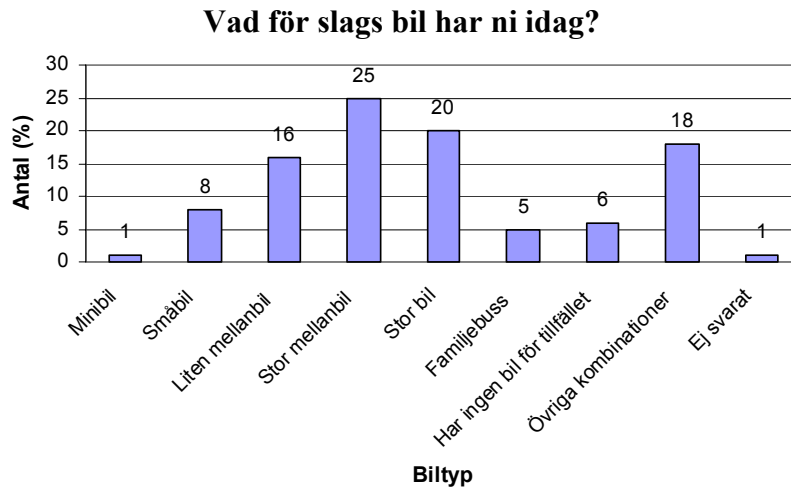
När har ni tänkt göra ert nästa bilköp?



Figur 4.2 Fördelning av svaren med avseende på kön.

Återigen skulle detta kunna tolkas som att kvinnor ”tittar” i mindre utsträckning och det verkar dessutom som om de planerar sitt bilköp längre i förväg då hela 63 % av dem angav att deras nästa bilköp kommer att ske längre fram än inom en månad.

De vanligaste biltyperna som besökarna ägde var utan tvekan ”liten mellanbil” och ”stor mellanbil” samt ”stor bil” som 16 %, 25 % respektive 20 % uppgav att de hade idag, se figur 4.3.

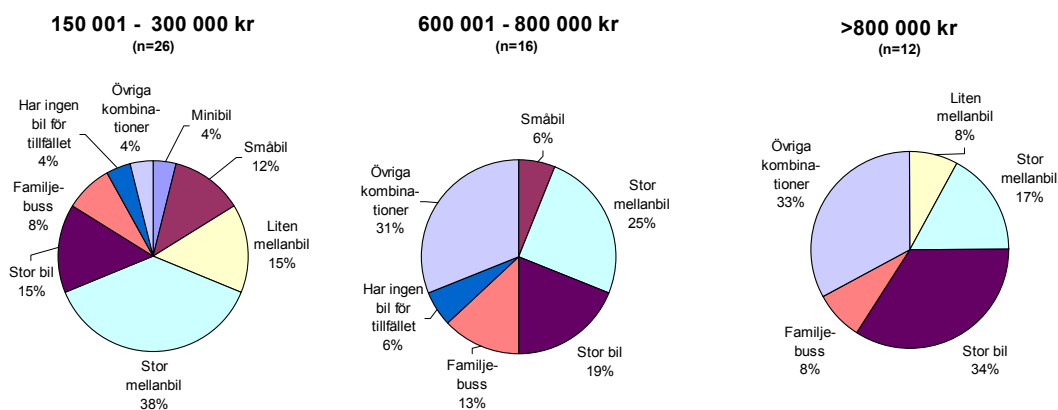


Figur 4.3 Stapeldiagram över hur många av de medverkande som äger respektive biltyp i dagsläget.

Ingen statistisk signifikant skillnad kunde upptäckas mellan könen eller åldersgrupperna men en viss skillnad mellan inkomstgrupperna 150 001 – 300 000 kronor och 600 001 – 800 000 kronor där en större andel i den lägre inkomstgruppen tenderar att äga mindre bilar jämfört med den högre inkomstgruppen (signifikansnivå 91,9 %). Även vid jämförelser mellan inkomstgruppen 150 001 – 300 000 kronor och kategorin >800 001 kronor kunde dessa skillnader påvisas (signifikansnivå 92,2 %).

I den högsta inkomstgruppen är det dessutom ingen som angett att de inte har någon bil för tillfället. Andelen medverkande som angett ”övriga kombinationer” – det vill säga de har kryssat för att de äger två eller flera biltyper – är betydligt större i de två högre inkomstgrupperna, se figur 4.4. Det är dock viktigt att komma ihåg att antalet medverkande varierade för de olika inkomstgrupperna (se kapitel 2.2.2 för mer information om urvalsgruppen).

Vad har ni för slags bil idag?



Figur 4.4 Jämförelse mellan de inkomstgrupper där skillnader fanns mellan vilka biltyper de äger i dagsläget.

Som följdfråga efterfrågades dessutom ifall någon av dessa var en miljö- eller företagsbil. Endast 5 % svarade att deras nuvarande bil var en miljöbil och motsvarande siffra för företagsbilar var 11 %. Det verkar alltså som om det är vanligare att äga en företagsbil än en miljöbil.

Av de 10 personer som hamnat i den högsta inkomst kategorin så var det ingen som angett att de ägde en miljöbil, men hela 60 % hade en företagsbil. I kategorin 300 001 – 600 000 kronor – som är den kategori som flest medverkande hamnade i (se kapitel 2.2.2) – var det av de 47 som svarat 6 % som angav att de ägde en företagsbil och 4 % som ägde en miljöbil.

Vidare visade resultatet att ingen av de medverkande kvinnorna hade ett fordon som var en miljö- eller företagsbil medan 9 % av männen hade en miljöbil och 18 % en företagsbil. Av de som var där som par hade 3 % miljöbilar och 8 % företagsbilar.

Både miljö- och företagsbilar var vanligast förekommande bland männen. På samma sätt var ålderskategorin 35-50 år den kategori där flest – 23 % – medverkande angav att de ägde en företagsbil.

I figur 4.5 visas resultatet av de medverkandes svar och återigen var det den ”stora mellanbilen” och den ”stora bilen” som flest respondenter var intresserade av. Relativt många (19 %) kryssade även för småbilen som alternativ.



Figur 4.5 Stapeldiagram över hur många av de medverkande som tittar på respektive biltyp.

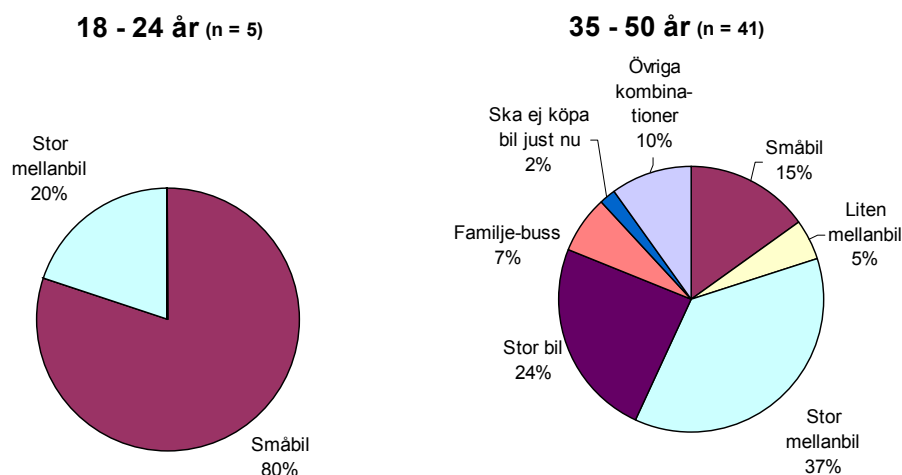
Ingen statistisk signifikant skillnad mellan könen eller de olika inkomstgrupperna kunde påvisas men med signifikansnivå 91,3 % fanns det en viss skillnad mellan åldrarna 18-24 år och 35-50 år.

Då antalet medverkande som hamnade i åldersgruppen 18-24 år endast var 5 personer – av de 111 stycken som besvarade just denna fråga – så kan resultaten vara något osäkra. Hela 80 % av dessa svarade att de främst var ute efter en ”småbil” och de resterande 20

% var ute efter en ”stor mellanbil”. Motsvarande siffror för de i ålderskategorin 35-50 år var 15 % respektive 37 %.

Detta betyder – under förutsättning att åldersgrupperna kan anses vara representativa – att de i den lägre ålderskategorin i större utsträckning var ute efter ”småbil” medan de i den högre kategorin var ute efter en ”stor mellanbil” eller ”stor bil”, vilket kan ses i figur 4.6. Någon koppling mellan antal barn i hushållet (eller om det fanns några barn) och vilken slags bil de var ute efter kunde inte urskiljas.

Vad för slags bil tittar ni främst på?



Figur 4.6 Jämförelse mellan de åldersgrupper där skillnader fanns mellan vilka biltyper de främst tittar på.

Tabell 4.3 visar att den andel som var ute efter ett fordon som varken var en miljö- eller företagsbil var 65 % medan det var 70 % som angett detta som svarsalternativ gällande deras nuvarande bil. Resultaten skilde sig åt något då andelen medverkande som var intresserade av att skaffa en miljöbil (9 %) var större än de som var intresserade av att skaffa en företagsbil (4 %). I den föregående frågan (”vad för slags bil har ni idag”) var det företagsbilarna som var vanligare än miljöbilarna men här är förhållandena alltså omvända. Det verkar alltså som om intresset för miljöbilar ökat.

Tabell 4.3 Fördelning över hur många av respondenterna som är ute efter en miljö- eller företagsbil och hur innehavet av dessa biltyper är bland respondenterna idag.

Ska detta vara en;	Nästa bil	Kör idag
	%	%
Miljöbil	9	5
Företagsbil	4	11
Varken miljö- eller företagsbil	65	70
Både miljö- och företagsbil	2	0
Ej svarat	20	14

Det visade sig att hela 22 % av kvinnorna och 19 % av männen var ute efter en miljöbil. Motsvarande siffra för paren var endast 3 %. Resultatet skilde sig dessutom något ifrån den tidigare frågan då 100 % av kvinnorna och 73 % av männen angett att deras nuvarande bil varken var en miljö- eller företagsbil. I den aktuella frågan var det nästan lika många kvinnor som män som angett att deras nästa bil varken skulle vara en miljö- eller företagsbil.

Vid en närmare titt på de tre ålderskategorier som 92 % av de medverkande hamnade i – det vill säga 25-34, 35-50 samt 51-64 år – så var det återigen i ålderskategorin 35-50 år där flest angett att de var ute efter en företagsbil. Det var dessutom i denna kategori som flest angett att deras nästa bil skulle vara både en miljö- och företagsbil. Precis som i frågan ”vad för slags bil har ni idag” var det dessutom i åldersgruppen 51-64 år som flest angav att deras nästkommande bil skulle vara en miljöbil, hela 18 %.

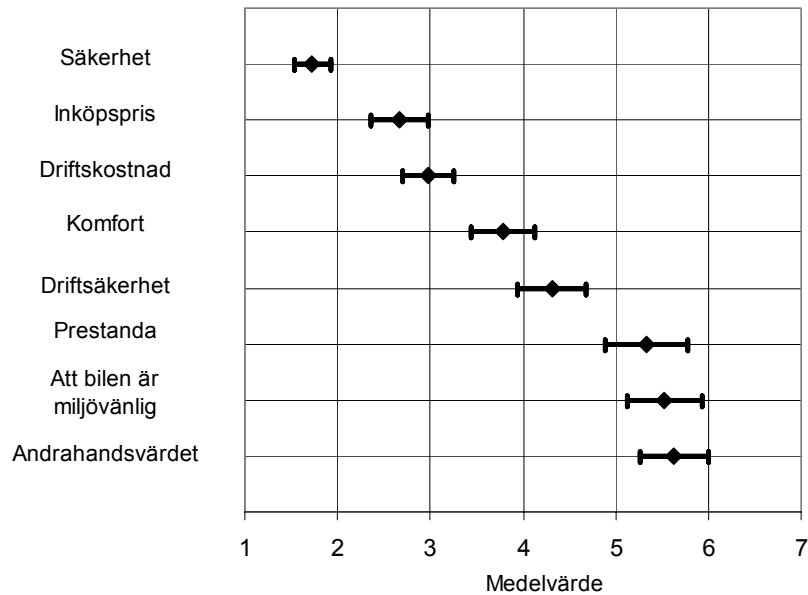
Av de 11 respondenter som hamnade i inkomst kategorin >800 000 kronor var det hela 27 % som ville att deras nästa bil skulle vara en miljöbil. Detta är intressant då ingen av dessa angett att deras nuvarande fordon är en miljöbil. Intresset för miljöbilar har ökat i alla inkomst kategorier men inte så kraftigt som i denna. Kanske är det så att då miljöbilars prestanda ökar så lockas fler – av alla inkomst kategorier – av dem. Vissa typer av miljöbilar är dessutom dyrare och det kan vara så att de med högre inkomst har både intresse och råd att lägga lite extra pengar på denna teknik.

4.2.2 Miljöbilar

I den första frågan ombads de medverkande att rangordna 8 stycken givna egenskaper hos fordon, bland annat bilens miljövänlighet, över vad som var viktigt för dem vid bilköp. Genom att analysera svaren kunde sedan köparens prioriteringar vid bilköp kartläggas.

Resultatet blev att säkerheten var viktigast vid bilköp, se figur 4.7. Så många som närmare 60 % av de medverkande ansåg att säkerheten var absolut viktigast. Det näst viktigaste var inköpspriset tätt följt av driftskostnaden. Lägst poäng fick andrahandsvärdet där endast 4 % klassade denna egenskap som viktigast.

Vad är viktigast vid bilköp?



Figur 4.7 Medelvärde för respondenternas prioriteringar av vad som är viktigast vid bilköp med markerade konfidensintervall. Lägst medelvärde motsvarar högsta prioritet.

Det undersöktes om de medverkande prioriterade olika beroende på kön, ålder och inkomst. Resultatet visade att det i många fall inte fanns någon statistisk signifikant skillnad mellan de olika grupperna. Då det gällde säkerhet så kunde en viss skillnad upptäckas mellan män och de som var där som par. Skillnaden var att de flesta männen prioriterade säkerheten som viktigast eller näst viktigast medan den för de flesta paren var viktigast eller tredje viktigast.

Liknande iakttagelser gjordes gällande andrahandsvärdet och driftskostnaden men här fanns en viss skillnad mellan kvinnor och par. Båda egenskaperna prioriterades högre av kvinnorna än av paren.

Driftsäkerheten var den som skilde sig mest mellan män och kvinnor, där en större andel män än kvinnor prioriterade detta högre. Svaren varierade dessutom lite mellan några åldersgrupper där den äldre åldersgruppen tenderade att prioritera driftsäkerheten högre än den yngre gruppen. Då det kom till inkomsten märktes ingen statistisk signifikant skillnad.

Genom att låta de medverkandes svara på frågan ”vad är en miljöbil för dig” önskades en ökad kunskap om vad de medverkande anser vara en miljöbil. Tabell 4.4 visar hur svaren gällande de olika fordonstyperna varierade i hela urvalsgruppen. Totalt sett ansåg de flesta att fordon som drivs av etanol, gas och el är miljöbilar. Även hybridbilar anses räkna hit, men det verkar som om en större andel av de medverkande saknade en uppfattning om just denna fordonstyp. De bränslesnåla fordonen var de som fick mest varierande svar men det var inte många som svarade att de inte hade någon uppfattning om saken.

Tabell 4.4 Tabell över de medverkandes uppfattningar om vad som är en miljöbil.

Fordonstyp	(Antal svar)			Ej svarat
	Ja	Nej	Ingen uppfattning	
Etanol	61	10	23	22
Gas	77	4	15	20
El	73	11	14	18
Hybrid	59	10	16	31
Bränslesnäla	37	41	8	30

Det var dessutom intressant att få reda på ifall kön, ålder och inkomst påverkade attityder och kunskaper kring miljöbilar. Resultatet blev att i de flesta fall kunde inte någon statistisk signifikant skillnad påvisas. Detta gällde speciellt fordon som drivs av etanol, hybridfordon samt bränslesnäla fordon. Då det gällde gasdrivna fordon så kunde en viss skillnad ses mellan inkomstkategorierna 150 001 – 300 000 kronor och 600 001 – 800 000 kronor påvisas. Nästan alla i den lägre kategorin ansåg att gasdrivna fordon skulle räknas som miljöbil medan motsvarande siffror för den högre inkomst kategorin var 69 %. De övriga i denna kategori ansåg dock inte att de inte skulle ingå utan de hade ingen uppfattning om saken.

Gällande fordon som drivs av el så fanns det ingen statistisk signifikant skillnad mellan olika ålders- eller inkomstgrupper men en skillnad mellan män samt de som var där som par kunde påvisas. Män tenderar att i större utsträckning än par anse att denna fordonstyp är en miljöbil. Hela 26 % av paren svarade att de inte hade någon uppfattning om saken. Motsvarande siffra för männen var endast 6 %.

Hur stort är då ”intresset av att skaffa miljöbil”? Resultatet blev att respondenterna varken var intresserade eller ointresserade och ingen statistisk signifikant skillnad mellan kön, ålder eller inkomst kunde påvisas. De med störst intresse av att skaffa en miljöbil verkade dock vara män från 35 år och uppåt. I figur 4.8 nedan ses detta resultat tillsammans med resultaten angående hur de olika erbjudandena skulle påverka respondenterna till att skaffa miljöbil.

4.2.3 Intresset kring de olika erbjudandena

Inget av de följande erbjudandena verkade ge mycket respons hos de medverkande. Av de tre påståendena gällande parkeringskostnaderna på kommunala p-platser i Malmö så var det naturligtvis ”gratis parkering” som var populärast. ”Gratis boendeparkering” och ”subventionerad broavgift över Öresundsbron” var de två alternativ som var mest populära efter ”gratis parkering”.

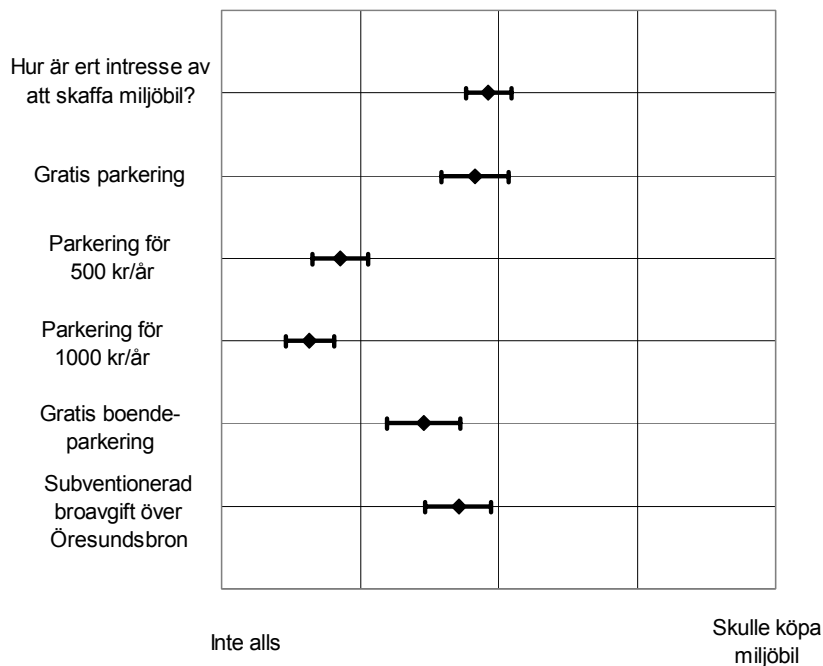
Genom att beräkna ett medelvärde av ”hur skulle ert intresse för att köpa en miljöbil påverkas av följande erbjudanden” blev det lättare att se vikten av de olika förmånerna.

I figur 4.8 visas medelvärdet med tillhörande konfidensintervall på respektive sida om punkten. Detta innebär att med 90 % säkerhet ligger det verkliga medelvärdet för exempelvis ”gratis parkering” inom konfidensintervallet.

Det fanns ingen tendens till att de med höga boendeparkeringskostnader eller övriga parkeringskostnader var mer intresserade av miljöbilar och de olika erbjudandena än de med låga. I vissa fall var det personer med låga eller inga parkeringskostnader som var intresserade och i andra fall var det personer med höga kostnader som inte var intresserade.

Det verkar alltså som om intresset för att köpa en miljöbil inte påverkas mycket genom förmånligare parkering eller andra privilegier.

Intresset av att skaffa miljöbil samt hur intresset för att köpa miljöbil skulle påverkas av olika erbjudanden



Figur 4.8 Medelvärde för respondenternas intresse av att skaffa miljöbil och de aktuella erbjudandena med markerade konfidensintervall.

En viss skillnad mellan inkomstgrupperna 150 001 – 300 000 och 300 001 – 600 000 kunde ses där bland annat 13 % i den lägre inkomstgruppen svarade att de inte alls skulle vara intresserade av att köpa en miljöbil ifall det innebar gratis parkering. Motsvarande siffra för den högre inkomstgruppen var 43 %. Andelen respondenter som svarade att de skulle köpa miljöbil var 25 % respektive 16 %.

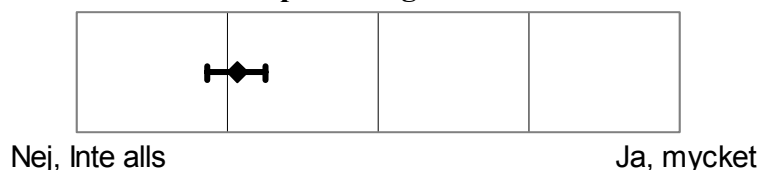
Det fanns dessutom en skillnad mellan samma inkomstgrupper då det kom till gratis boendeparkering. Här var det 18 % i den lägre inkomstgruppen som svarade att detta inte alls skulle påverka deras intresse för miljöbilar medan motsvarande siffra för den högre inkomstgruppen var hela 57 %. Då det kom till andelen som svarade att de skulle köpa miljöbilar var dessa siffror 23 % respektive 16 %, det vill säga nästan samma som i fallet med gratis parkering.

En skillnad mellan inkomstgruppen 150 001 – 300 000 kronor och 600 001 – 800 000 kronor kunde också påvisas. Här var det ingen i den högre inkomstgruppen som svarade att ”gratis boendeparkering” skulle leda till att de skulle köpa miljöbil och hela 87 % som svarade att det inte alls skulle påverka deras beslut. Av de i den högre inkomstgruppen var det endast en som angav en boendeparkeringskostnad på 700 kronor. I övrigt hade alla angett att de betalade låga eller inga kostnader för deras boendeparkering. För dem i den lägre inkomstgruppen var svaren något mer varierande där flera angav att de hade låga eller inga kostnader, men i ett fall hade personen så höga kostnader som 2000 kronor i månaden. Kanske kan det vara så att de med högre inkomst i högre utsträckning bor på platser där de ej behöver betala någon boendeparkeringsavgift.

Då det kom till erbjudandet med subventionerade broavgifter fanns det inga statistisk signifikant skillnad mellan könen, åldern eller inkomsten.

På liknade sätt analyserades frågan ”skulle det vara intressant att kunna köpa in sig i andra kommuner så att det innebar förmånlig parkering även här?”. Resultatet visas i figur 4.9 och presenteras på samma vis som i figur 4.8 ovan.

Skulle det vara intresset att kunna köpa in sig i andra kommuner och få förmånlig parkering även här?



Figur 4.9 Medelvärde för de medverkandes intresse av att kunna köpa in sig i andra kommuner med markerade konfidensintervall.

En viss skillnad mellan män samt de som var där som par påvisas. Skillnaden var att då 8 % av männen svarade att de var mycket intresserade av erbjudandet så var ingen av paren det. De som var där som par tenderade dessutom att i större utsträckning än männen att svara att de ej var så intresserade.

Samma sak inträffade mellan kvinnor och de som var där som par, här med signifikansnivå 93,7 %. Av kvinnorna var det hela 14 % som angett att de var mycket intresserade av erbjudandet och även vid denna jämförelse verkade det som om fler par än kvinnor var ointresserade av förslaget.

4.2.4 Sammanfattning av enkätundersökningen

En analys gjordes om vad för personer det var som besökte bilhallen, varför de var där och dylikt. Majoriteten av besökarna var män och 37 % av de medverkande hamnade i ålderskategorin 35-50 år.

Kvinnorna var kraftigt underrepresenterade i enkätundersökningen men då det kom till frågan ”när har ni tänkt göra ert nästa bilköp” så angav inga av dessa att de var i

bilhallen för att enbart titta på en ny bilmodell. Kanske är det så att då kvinnor ensamma besöker bilhallar så är det – i större utsträckning än för män – för att köpa bil. Det verkar dessutom som om de planerar mer långsiktigt innan de bestämmer sig för vilken bil de ska köpa.

Även ålderskategorierna 18-24 år samt de som var 65 år eller äldre var kraftigt underrepresenterade. Då det gällde inkomstkategorierna så hamnade nästan hälften av alla de medverkande i mellankategorin det vill säga 300 001 – 600 000 kronor och nästan 60 % av dessa var där för att köpa bil. Den inkomstgrupp som i största utsträckning var där för att skaffa en ny bil var gruppen 600 001 – 800 000 kronor. Då de tre mellankategorierna undersöks så verkar det som om inkomsten inte spelar någon större roll på de medverkandes skäl till att besöka bilhallen.

Majoriteten (56 %) svarade att de var där för att köpa en bil och bilköpet skulle i 43 % av fallen ske inom den närmsta månaden. I huvudsak (62 %) var det en ”stor mellanbil” eller en ”stor bil” som de medverkande var ute efter men även ”småbilar” och ”liten mellanbil” (33 %) verkar vara attraktiva.

Analyser av frågan huruvida respondenternas nuvarande bil är en miljö- eller företagsbil visade att det var dubbelt så många av de medverkande som angav att någon av deras nuvarande bilar var en företagsbil än de som angav att den var en miljöbil. När det gällde intresset för nästa bil var förhållandena (där 9 % svarade att den skulle vara en miljöbil och 4 % att den skulle vara en företagsbil) omvända vilket kan tyda på ett allt större intresse för miljöbilar. Dessutom var det ingen av de medverkande som i den första följdfrågan angett att deras bil var både en miljö- och företagsbil något som 2 % angav i den andra följdfrågan.

Då det gäller nuvarande bilar var det i huvudsak män som hade en miljö- eller företagsbil men andelen varierade mellan grupperna 35-50 år och 51-64 år. Miljöbilarna var vanligast i kategorin 150 001 – 300 000 kronor. Det verkar däremot inte som om miljöbilarna bara fanns i en viss storlekstyp utan de var relativt jämt fördelade. Då det gällde företagsbilar så var det flest personer som hade dessa i kategorin 600 001 – 800 000 kronor.

Då det gällde bilarna som de var ute efter så var miljöbilarna populära i åldersgruppen 51-64 år, men även i gruppen 35-50 år. Företagsbilarna var återigen mest populära i gruppen 35-50. Av de i inkomstkategorin >800 000 kronor var det 27 % som var intresserade av att skaffa miljöbil.

Enligt rangordningen som privatpersonerna i enkätundersökningen ombads göra så var det säkerheten som fick högsta prioritet. Nästan 60 % av de medverkande rangordnade säkerheten som den viktigaste egenskapen. Andrahandsvärden var den egenskap som fick lägst prioritet, endast 4 % klassade denna som viktigast. Kanske är det så att det sitter i ryggmärgen att prioritera säkerhet först då detta är ett alternativ trots att säkerheten är hög över lag på dagens nyare fordon.

Att priset är viktigt var ingen överraskning. Nästan 50 % av de medverkande gav inköpspriset högsta eller näst högsta prioritet. Liknande resultat fick driftskostnaden där

närmare 40 % angav detta som viktigast eller näst viktigast. Att bilen var miljövänlig var den egenskap som kom näst sist i rangordningen, endast 8 % prioriterade detta som viktigast eller näst viktigast.

Att åsikterna gällande vilken typ av fordon som faktiskt är en miljöbil skulle gå isär var väntat. Störst osäkerhet var det huruvida bränslesnåla fordon skulle ingå, men många ansåg att dessa fordon var okej så länge de var väldigt bränslesnåla. Enkätundersökningen visade att det var nästan lika många som ansåg bränslesnåla fordon skulle inkluderas som de som ansåg att de skulle exkluderas.

Resultatet på frågan om ”hur är ditt intresse av att skaffa en miljöbil” visade att de medverkande till största del varken var intresserade eller ointresserade. Vidare verkade det som om de olika erbjudandena – fri parkering, subventionerad broavgift och så vidare – inte påverkade deras intresse för att köpa en miljöbil heller. Däremot ser nog flera personer det som något positivt att faktiskt få tillgång till dessa förmåner även om det inte är den drivande kraften vid köp av en miljöbil.

4.3 Intervjuer med företag

Ungefär 15 minuter långa telefonintervjuer genomfördes med ett fyra företag i Malmö. Dessa valdes då det var företag med företagsbilar som dels köptes in och dels leasades och förutom detta kör företagen dessutom bland annat inom Malmö kommuns gränser. Personerna som intervjuades var bland annat inköpschef, personalassistent, säljare, teamledare och regionchef. Ett flertal av personerna hade mer än en uppgift där några av dessa uppgifter var att beställa bilar, budgetering, försäljning samt att ansvara för annan personal.

Antalet anställda på företagen varierade stort, allt från ungefär 300 till 15 000. Några företag var dessutom indelade i mindre koncerner där det på ett av de intervjuade företagen var 25 stycken personer i den aktuella koncernen.

4.3.1 Företagens miljömedvetenhet

Alla företag som intervjuades var miljömedvetna i stort. Bland annat försöker de se till så att det blir så lite utsläpp som möjligt och att de källsorterar. Minst ett av företagen är både ISO 14000 och 9000 certifierade så de har höga krav på sig och även hela deras industri har höga krav både på den yttre och inre miljön.

Alla företagen hade dessutom någon form av miljöpolicy. Då det gällde huruvida deras bilpolicy skiljer sig från den övriga miljöpolicy var lite osäkert. Några av de intervjuade var ej helt insatta i hur de var kopplade med varandra medan en visste att deras miljö- och bilpolicy i princip går hand i hand. Skillnaden mellan de båda är att bilpolicy är mer detaljerad än den övergripande miljöpolicy. Minst ett av företagen har en miljöpolicy som innebär att om det finns ett miljövänligare alternativ så väljs detta framför övriga.

Ett av företagen hyr ut maskiner och alla dessa maskiner drivs av miljödiesel. Detta företag har inte så många miljöbilar men de har valt fordon som drivs av diesel då dessa

fordon har en lägre halt farliga utsläpp av koldioxid per körd sträcka än hos bensinfordon.

Ingen av de tillfrågade använder sig av någon bilpool, men de har alltså miljöbilar. Anledningen till att inte alla företagens bilar är miljövänliga beror på att det är dyrt att byta alla på en gång.

Åsikterna angående ifall det är eller skulle vara dyrare att tänka miljömedvetet vad gäller transporter var något skilda. Ett av företagen ansåg att de tjänar på det i längden och ett annat att det blir billigare för förarna eftersom de kan skattejämka. Ett tredje företag svarade ja då miljöbilarna är betydligt dyrare än en vanlig, men trots detta ansåg de att de som företag ville ta sitt ansvar och de hoppas på att det ska betala sig eller i alla fall gå jämnt ut i slutändan då det inte krävs lika mycket bränsle.

4.3.2 Miljöbilar

Precis som hos bilhandlarna gick åsikterna angående vilken typ av fordon som är en miljöbil isär något. Några ansåg att det var fordon som drivs på alternativa bränslen men att även elhybrider ingick. Åsikterna gick mest isär då det gällde huruvida bränslesnåla fordon skulle ingå i definitionen. Några var osäkra på vilket, andra negativa och några ansåg att så länge de föll inom ramarna för definitionen så var det okej.

Alla företag som intervjuades hade en positiv syn på miljöbilar och alla hade någon form av miljöbilar, men antalet varierade något. På ett av företagen ska alla som väljer att ha tjänstebil från och med i fjor ha en miljöbil. Då intervjun utfördes hade detta företag ungefär 15-20 miljöbilar rullandes men efterhand som det är dags att byta bilarna så ökar detta antal. På ett annat företag är det inte något krav att välja en miljöbil. De flesta väljer dock att beställa en miljöbil men detta beror på var personen i fråga bor och ifall det finns tankställen i närheten. Bilarna har kontrakt på tre år och är en rullande process vilket gör att antalet miljöbilar även på detta företag hela tiden ökar. Ett av företagen använde sina fordon endast som företagsbilar och här var två av fem bilar miljöbilar.

Det var även ett flertal olika typer av miljöbilar som representerades på de olika företagen. Ett av företagen har endast hybridfordon, några andra har etanolfordon och ett fjärde har flera olika sorter med både hybrid, etanol och gas.

Tre av företagen använder fordonen som personbilar även till och från arbetet medan den övriga delen endast hade miljöbilar som företagsbilar. Dessa bilar står kvar på företaget då de ej används inom tjänsten. Ytterligare ett av företagen har ett flertal servicebilar som står kvar på företaget då de ej används i tjänsten. Dessa är dieseldrivna och kan inte räknas som miljöfordon.

Då det gällde lastbilstransporter så var detta svårare då det inte finns lastbilar som är miljöfordon, men det finns en rad olika krav på vad en lastbil får släppa ut och minst ett av företagen klarar dessa väl. De försöker dessutom ligga så långt under kraven som möjligt. Två av de övriga företagen köper in lastbilstjänster utifrån så det är det företaget som tar hand om det, men de är väl medvetna om att de som ”köpare” av

tjänster har ett ansvar att se till så att detta är ett bra alternativ. Minst ett av dessa företag gör alla sina transporter inom Malmö med godkända transportmedel som är tillåtna att köra inom miljözonen.

Själva företaget får inte några rabatter för att köpa miljöbilar istället för vanliga men de anställda som använder sig av en miljöbil får sänkt förmånsvärde på 20 %. Detta bidrar i sin tur till att företagets sociala avgifter minskar.

Ett av företagen köper in bilar själva medan de övriga leasar sina fordon. Fordonen brukar bytas var tredje år och på minst ett av företagen blir det numera en miljöbil. Ett annat av företagen byter fordon antingen efter tre år eller då det rullat 12000 mil, vilket kan ske redan efter exempelvis två år i vissa fall. Ytterligare ett företag byter ut fordonen efter tre år precis som de övriga men det ska ha rullat i minst 15000 mil. Detta innebär att om fordonet endast gått 10000 mil efter tre år så byts det ut först efter ytterligare 5000 mil.

Alla var överens om att det var en kombination av ett flertal egenskaper som var viktiga då det var dags att köpa nya bilar. Några exempel är att säkerheten naturligtvis är viktig, men även miljön, komforten, utrymmet samt att det ska vara ett rimligt pris.

Alla ansåg att framtiden ser ljus ut men det är viktigt att drivmedel såsom exempelvis etanol fortsätter vara billigare än bensin, att förarna fortsätter att få förmåner såsom till exempel skattejämkning och att det helt enkelt ska löna sig att tänka miljömedvetet. Minst ett av företagen tror i synnerhet på en ljus framtid för hybridbilarna.

Att det blir lättare att köra miljövänligt efterhand som bensinpriserna ökar ansåg en del medan någon menade att det nog inte hade så stor inverkan. Detta företag menade att bensinpriserna är ett svagt argument från ledningar och att de istället bör trycka på det viktiga – det vill säga alla globala problem som finns. De ansåg också att det är viktigt att hela industrin ändras så att det inte ska kosta mer att köpa en miljöbil än en vanlig.

Alla företag tyckte dessutom att de märkt en skillnad på folks attityder på miljöbilar sedan de först dök upp på marknaden. Alla deras iakttagelser var dessutom av det positiva slaget och de tror att folk är mycket mer intresserade och nyfikna idag. För några år sedan skulle många nog ha skrattat ifall man sagt att man skulle iväg och köpa en miljöbil, så är det inte idag. Det är en helt annan prestanda på dagens miljöbilar. Det märks dessutom då stora och dyra märken tar fram exempelvis hybridfordon. Det tyder på att även deras kunder som eventuellt inte behöver tänka på priset i första hand, eller hur mycket bensinen kostar, också är intresserade. Ett av företagen påpekar dessutom att efterhand som miljöfordon förhoppningsvis blir billigare att köpa och äga så kommer allt fler att se fördelarna med denna fordonstyp.

4.3.3 Malmö stads erbjudande

Alla som intervjuades ansåg att det var alternativet med gratis parkering för miljöbilar som var det intressanta och alla var dessutom eniga om att bränslesnåla fordon skulle ingå ifall de drog så pass mycket som var tillåtet.

Ett av företagen berättade dock att det flesta ställen som de stannar på är avstängda då det är arbetsområden och då krävs ingen p-avgift.

Några var intresserade av förslaget gällande subventionerade broavgifter och ett av dem hade redan ett avtal då de aktuella bilarna har BroBizz. Detta företag har ett ganska stort antal bilar som använder sig av BroBizz och på grund av detta har de redan fått subventionerade priser. Ett annat företag ansåg att det kan bli svårt att få igenom då det gäller två olika länder. Ytterligare en åsikt är att det kan bli svårt att kontrollera så att det verkligen är ett miljöfordon som får subventioneringarna då exempelvis BroBizzen – om man skulle använda sig av en sådan – kan flyttas från bil till bil. En fjärde åsikt var att de nog inte skulle göra fler resor över bron enbart på grund av en sådan förmån.

Subventionerade boendeparkeringar verkade både bra och intressant på de platser där det inte är gratis att parkera. En viktig åsikt var dock att det nog inte är många privatpersoner som köper en miljöbil bara för att få billigare boendeparkering. Detta skulle i så fall snarare ses som en extra förmån och ej en morot.

I övrigt gav företagen förslag som att införa någon slags rabatt på fordonen för dem som väljer att köpa en miljöbil istället för en vanlig. Ett annat förslag var att införa samma regler och avgifter i hela landet – då minst ett av företagen hade fordon som rullade utanför kommunen – vilket både skulle underlätta samt locka fler till erbjudandet. Att exempelvis införa gratis biltvättar för de med miljöbilar var också en extra förmån som nämndes. Alla ansåg att hela systemet med billigare parkering för miljöbil verkade intressant. Kanske hade en eller några våningar – eller i alla fall ett flertal attraktiva platser – i olika parkeringshus kunnat vara avsedda för endast miljöbilar. Det är enligt företagen viktigt att det är lättare att ta sig in i stadskärnan med en miljöbil än med en vanlig.

Ett annat förslag är att alla miljöfordon borde bli skattebefriade. Om förmånsvärdet hade varit hälften mot en vanlig bil så tror han att fler hade valt miljöbilar.

5 Diskussion och slutsatser

Majoriteten av de medverkande i enkätundersökningen var män och drygt en tredjedel hamnade i ålderskategorin 35-50 år. Andelen kvinnor som ensamma besökte bilhallarna var kraftigt underrepresenterade men enligt analyserna verkar det som om dessa – i större utsträckning än män – besöker bilhallar för att köpa bil. Resultaten visar dessutom att det verkar som om de planerar mer långsiktigt innan de bestämmer sig för vilken bil de ska köpa.

Nästan hälften av respondenterna i enkätundersökningen hamnade i inkomstkategorin 300 001 – 600 000 kronor där närmare 60 % av dessa var där för att faktiskt köpa bil. Flest bilköp verkar göras av dem i inkomstkategorin 600 000 – 800 001 kronor.

Bilhandlarna påpekade att det inte var helt ovanligt att personer besökte bilhallen endast för att titta på en ny bilmodell eller liknande. Tack vare denna information infördes (i enkäten) svarsalternativ där även dessa kunde kryssa för ett passande svar och det verkar som om majoriteten faktiskt var där för att köpa en ny bil. Så många som 56 % svarade att de var där för att köpa ny bil och i 43 % av fallen skulle detta bilköp dessutom ske inom den närmsta månaden. Den vanligaste biltypen som efterfrågades var ”stor mellanbil” eller ”stor bil”, men det verkar även som om ”småbilar” och ”liten mellanbil” var attraktiva.

I enkäten ombads respondenterna att ange ifall deras nuvarande och/eller nya bil skulle vara en miljö- och/eller en företagsbil. Resultatet blev att i dagsläget är det var drygt dubbelt så många som äger en företagsbil än en miljöbil, men då det gällde den nya bilen var det tvärtom. Detta är ett intressant resultat vilket kan tyda på ett allt större intresse för miljöbilar.

Det första som de medverkande i enkätundersökningen ombads göra var att rangordna de egenskaper de ansåg viktigast vid bilköp. Nästan 60 % av respondenterna ansåg att säkerheten var absolut viktigast. Lägst poäng fick andrahandsvärdet där endast 4 % av respondenterna klassade denna egenskap som viktigast. Enligt bilhandlarna var detta däremot en ganska viktig egenskap. Nästan 50 % av respondenterna och alla bilhandlarna angav att inköpspriset var viktigt och de var även överens om att driftskostnaden var viktig. Även för företagen spelade ekonomin roll i deras bilköp men beroende på deras arbete så var det även andra egenskaper såsom exempelvis lastutrymme som spelade stor roll. Näst sist i rangordningen kom bilens miljövänlighet. Endast 8 % prioriterade detta som viktigast eller näst viktigast. Under intervjuerna med bilhandlarna så var åsikterna till viss del att folk i allmänhet gärna vill vara miljömedvetna men de vill inte behöva betala mer för att vara det. Företagen verkar i större utsträckning vara villiga att ta den eventuella extra kostnaden som tillkommer vilket kanske kan bero på större ekonomisk frihet.

Åsikterna gick isär då det gällde vilken typ av fordon som ska räknas som miljöbil. Även i de respektive undersökningsgrupperna – bilhandlare, presumtiva bilköpare och företag – var åsikterna varierande. Överlag verkade det som om fordon som i huvudsak drivs av etanol, el och gas samt hybridbilar skulle ingå i definitionen. Åsikterna skiljde sig mest då det gällde bränslesnåla fordon. Resultatet av enkätundersökningen visade att

ungefär hälften ansåg att de skulle inkluderas medan den andra hälften ansåg att de exkluderas. I intervjuerna med företagen var alla överens om att dessa fordon skulle ingå så länge de drog väldigt lite bränsle. Bilhandlarna var lite oense där två ansåg att de inte skulle ingå medan den tredje ansåg att de skulle ingå. Några av bilhandlarna var dessutom osäkra till ifall naturgasdrivna fordon skulle ingå då denna inte är förnyelsebar som biogasen.

Närmare 50 % av de medverkande i enkätundersökningen angav att de varken var intresserade eller ointresserade av att skaffa miljöbil och endast 9 % angav att de var mycket intresserade eller redan hade en miljöbil. I Frida Beijers examensarbete (2005) visade det sig att hela 70 % av de medverkande kunde tänka sig att köpa en miljöbil. En anledning till denna skillnad kan bero på olika frågor, olika formuleringar och de olika metoderna för att få svar. Ytterligare en anledning är att folk i allmänhet ställer sig mer positiva till att svara jakande på frågor såsom exempelvis ”tycker ni miljöbilar är bra” eller ”skulle ni kunna tänka er att köpa en miljöbil” än exempelvis ”skulle ni kunna tänka er att köpa en miljöbil idag”.

De medverkande i Frida Beijers (2005) enkätundersökning var slumpmässigt valda Malmöbor där antagligen endast en liten andel planerade att köpa bil inom den snaraste tiden. Då detta examensarbete inriktar sig på den lilla gruppen människor som faktiskt står inför ett stundande bilköp så är det inte helt överraskande att andelen positiva svar på frågan ”hur är ert intresse av att skaffa miljöbil” var lägre än i Frida Beijers examensarbete (2005).

Frida Beijers (2005) enkätundersökning visade att drygt två tredjedelar av respondenterna skulle vara mer intresserade av att köpa en miljöbil om det innebar fri parkering. Då erbjudandet gällde subventionerad parkering var det istället drygt hälften som skulle vara mer intresserade av en miljöbil. I detta examensarbete verkade det däremot inte som om respondenternas intresse skulle påverkas av de olika erbjudandena såsom fri eller subventionerad parkering, subventionerade broavgifter och dylikt. Enligt de intervjuer som genomfördes med bilhandlare och företag så verkar det däremot som om personer ser det som något positivt att faktiskt få tillgång till dessa förmåner även om det inte är den drivande kraften vid köp av en miljöbil.

Ytterligare en orsak till skillnader mellan resultaten i detta examensarbete och i Beijers (2005) kan vara att det inte enbart är individers attityder och värderingar som spelar roll för hur de beter sig. Det är även faktorer som exempelvis individuella förhållande och ekonomi som influerar individer till att ändra sitt beteende och i detta fall kanske bli mer miljövänliga. Det är även viktigt att veta att en individ som exempelvis inte köper en miljöbil inte behöver vara okunnig eller negativ till miljövänligare produkter. Istället kan det så att personen måste göra vissa uppoffringar för att kunna göra något miljövänligt och detta kanske hejdar det mer miljövänliga beteendet. (Garvill, Marell, Nordlund, 2004) Det är alltså inte helt ovanligt att resultaten blir olika beroende på om det är individers beteende eller attityder som undersöks. Detta examensarbete går mer direkt in på presumtiva bilköparens faktiska beteende medan Beijers (2005) examensarbete är mer inriktat på allmänhetens attityder och därför finns det skillnader i resultaten.

Något betydande måste göras ifall dagens miljö och människors hälsa inte ska försämrats ännu mer. Ett steg i rätt riktning är att i allt större utsträckning öka andelen fordon som drivs på alternativa drivmedel. Som med så mycket annat är även denna nyare teknik i vissa fall dyrare än vanlig vilket gör att folk eventuellt kan dra sig för att köpa en miljöbil.

Arbetet som Malmö stad gör i samarbete med CIVITAS är av stor vikt. Som en del av detta har detta examensarbete skrivits och i olika undersökningarnas har ett flertal exempel på förslag på att gynna miljöbilar lagts fram.

Vissa förslag är så långtgående som att helt enkelt göra allt mycket dyrare för dem som inte kör en miljöbil till något så enkelt som att exempelvis införa gratis biltvättar för dessa fordon. Att fördyra bränslen, införa biltullar och liknande är inte något som kommer att tas emot med öppna armar men som med så mycket annat så gäller det att ta sig över en smärtgräns.

Andra förslag som föreslogs var att subventionera broavgifterna över Öresundsbron eller att införa gratis boendeparkering för de med miljöbil. Att införa gratis boendeparkering bara för att en person har miljöbil kan vara svårt då det är förbjudet att gynna vissa personer om det inte finns realistiska skäl för detta. Att subventionera broavgifterna kan enligt några bilhandlare bli komplicerat att införa då det gäller två nationer, men då det i dagsläget redan finns BroBizzar så det kanske inte helt omöjligt.

Även då dessa miljöfordon bidrar till problem som exempelvis trängsel så är de bättre för vår hälsa och miljö än traditionella fordon vilket är ett steg i rätt riktning och det är av största intresse att fortsätta det arbete som pågår idag. Genom att exempelvis införa skattesubventioner för alla miljöfordon samt se till så att de alternativa drivmedlen fortsätter att vara skattebefriade så har dessa fordon en chans. Ett annat förslag är att införa gemensamma regler och avgifter i hela landet då en och samma miljöbilsdefinition skulle underlätta för bilföraren. Att se till så att det är enklare att ta sig in i våra städer med en miljöbil istället för med vanliga bilar genom att exempelvis införa attraktiva parkeringsplatser för dessa fordon skulle kunna vara en möjlighet att öka intresset för miljöbilarna. Inte minst är det viktigt att regering, media, bilhandlare och andra viktiga intressenter på marknaden fortsätter arbeta för att denna typ av fordon är framtiden samt att se till så att det fortsätter att utvecklas bättre och billigare miljöfordon.

Referenser

Tryckta källor

Beijer Frida, 2005, "Kunskap och attityder angående miljöbilar – En enkätstudie i Malmö stad"

Focus Uppslagsböcker AB, 1979, "Lilla Focus", Lund. ISBN 91-20-04938-2

Garvill Jörgen, Marell Agneta, Nordlund Annika, 2004, "Att påverka den svenska bilparken i miljövänlig riktning – Effekter av information och bakgrundsvariabler", Transportforskningsenheten, Umeå. ISSN 1403-6924

<http://www.umu.se/trum/bilparken.pdf>

Holmberg Bengt, Hydén Christer med flera, 1996, "Trafiken i samhället – Grunder för planering och utformning", Studentlitteratur, Lund. ISBN 91-44-00077-4

Holme Idar Magne, Solvang Bernt Krohn, 1997, "Forskningsmetodik – Om kvalitativa och kvantitativa metoder", Studentlitteratur, Lund. ISBN 91-44-00211-4

Nationalencyklopedin, Band 2, 1990 Bokförlaget Bra Böcker AB, Höganäs. ISBN 91-7024-619-X

Vägverket, "Fickfakta 2005, Vägverket, vägar och trafik", Publikation 2005:35

Elektroniska källor

Dagens nyheter, Skatten på nya bilar är för hög, Faktaruta; "Bilparken i Sverige"

<http://www.dn.se/DNet/jsp/polopoly.jsp?d=147&a=279388>

Hämtad: 2005-10-06

Gröna bilister, "Bränslen"

<http://www.gronabilister.se/public/dokument.php?art=49&parent01=5&parent02=18&parent03=#Klasser>

Hämtad: 2005-11-25

Malmö stad, Folkmängd i Malmö efter ålder och kön

<http://www.malmo.se/faktaommalmopolitik/statistik/01befolkning/folkmangdimalmoefteralderochkon.4.33aee30d103b8f15916800028330.html>

Hämtad: 2005-09-12

Malmö stad, "Malmö stads miljöbilsdefinition"

http://www.malmo.se/download/18.8d0a111043015335c800041/Malm%C3%B6_stads_definition.pdf

Hämtad: 2005-09-06

Miljöfordon

<http://www.miljofordon.se>, <http://www.miljofordon.se/fakta/>

Hämtad: 2005-11-25

Naturvårdsverket och Statistiska Centralbyrån, 2001, "Luftkvalitet i tätorter 2000/2001". ISSN 1403-8978.

<http://www.scb.se/statistik/MI/MI0401/2003M00/MI24SM0101.pdf>

Hämtad: 2005-09-20

Svenska Naturskyddsföreningen, SNF, "Diesel eller bensin?"

<http://www.snf.se/verksamhet/trafik/fakta-bensinellerdiesel.htm>

Hämtad: 2005-11-25

Sveriges Natur, En stor svensk

<http://www.snf.se/sveriges-natur/artikel.cfm?CFID=6373466&id=632>

Hämtad: 2006-02-15

Sveriges Natur, Stoppa kapprustningen på vägarna

<http://www.snf.se/sveriges-natur/artikel.cfm?CFID=3191150&id=626>

Hämtad: 2005-10-06

Bilaga 1 - Frågeguide till intervjuerna med bilhandlarna

Vad har ni för position på företaget?

- Säljer ni bilar eller har ni en mer administrativ roll?

Vad är en miljöbil för er?

(exakt enligt definition, bränslesnåla eller fordon som drivs av gas, el, elhybrid, etanol osv.?)

Hur ser ert företag på Miljöbilar?

- Hur mycket miljöbilar har ni/hur många modeller?

Hur mycket kostar en miljöbil?

- Är de dyrare än vanliga?
- Finns det några som kostar ungefär detsamma?
- Hur stor roll spelar priset (avstår folk från miljöbil för att de är dyrare)?
- Vad är den viktigaste parametern för bilförsäljning: säkerhet, pris, prestanda, miljö?

Hur mycket miljöbilar säljer ni?

- Vem köper miljöbilar?
- Är de lätta att sälja?
- Har ni begagnade miljöbilar?
- Skillnad på att sälja nya och begagnade miljöbilar?
- Vill folk längre upp i landet ha miljöbilar i större utsträckning?

Hur marknadsför ni miljöbilar?

- Har ni information om miljöbilar som man kan hitta i hallen?
- Placering i butik?

Vad tror du om framtiden för miljöbilar?

- Tror du fler kommer köpa miljöbilar?
- Har ni märkt skillnad nu när priserna på bensin ökat?
- Kan ni lämna ut information om var och hur man tankar?
- Har synen på miljöbilar ändrats sen de först dök upp på marknaden?
- Skulle det bli lättare om ni kunde informera om att köparna kan få parkera billigare i delar av Malmö?
- Skulle man kunna tänka sig ett mer konkret samarbete mellan er och Malmö stad? Hur?

Vem är era kunder (privatpersoner, företag, kommuner osv.)?

- Köper kommuner och företag bilar från er?
- Säljer ni mycket miljöfordon till dessa?
- Vill företag med stora flottor av lätta bilar ha miljöbilar?
- Några företag som ni vet vill ha/har miljöbilar?

Vad tycker ni om Malmö stads erbjudande?

- ALT 1: Subventionerad parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1000 kr för 1 år (tillstånd utfärdas för ett år i taget). (Detta är alltså det subventionerade förslaget)
- ALT 2: Gratis parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kr för 3 år (tillstånd utfärdas vid ansökan) (Detta är alltså gratisförslaget)
- Bör även snålare bensin- och dieselfordon ingå?

Hur skulle ni vilja lösa det praktiska (med p-tillstånden)?

- Ni skickar in en anmälan till kommunen om att x har köpt en miljöbil?
- Ni lämnar en blankett med karta där subventionerade parkeringsytor är markerade samt ett inbetalningskort medföljer som köparen sen lätt skickar in.
- Att köparen själv tar fullt ansvar för att ta kontakt med kommunen och löser det hela på egen hand?

Skulle det vara möjligt att ni ger bort detta p-tillstånd på x kronor om ni på så vis kan locka köpare med detta erbjudande?

- Finns det utrymme för detta/kan ni höja priset med samma summa?

Har ni några andra förslag på hur man hade kunnat gynna miljöbilarna i Malmö?

- Subventionerade broavgifter?
- Subventionerade boendeparkeringar?
- ...

Bilaga 2 - Intervju med bilhandlare 1

Position på företaget?

Försäljningschef för företagssidan. Det är denna del som historiskt har berört miljöbilarna mest. Har även ett visst inflytande på konsumentförsäljningen, men det är företagssidan som han ansvarar för. Säljer delvis aktivt bilar.

Vad är en miljöbil för er (företaget samt personligt)?

Köper den statliga miljöbilsdefinitionen med nästan hull och hår. En miljöbil som han ser det är en bil som drivs av icke fossil bränsle. Dvs. förnyelsebara bränslen. Har i huvudsak två drivmedel och de är etamaxen (E85) och biogas. Han vet att även naturgasdrivna fordon klassas som miljöbilar men han anser att detta är en gråzon.

Ingen klar EU-definition gör att det kan bli lite problem vid försäljning av miljöbilar. För honom är det en bil som är betydligt bättre (miljövänligare) än en bil som drivs med traditionellt fossilt bränsle. Sen är det så att alla de här bilarna kan ofta drivas med ett fossil bränsle parallellt. Väljer man att inte tanka bilen med miljöbränslen så har vi inte kortsiktigt fått samma effekt men den långsiktiga effekten är där. Det handlar om att de bilar vi säljer på marknaden idag lever ungefär 15 år. Så om slarvpellar med miljöfordon tankar bilen med vanligt bränsle så är detta inte någon katastrof. För det gäller kanske bara 1-3 år som den här bilen kommer gå på bensin. Men fortsätter incitamenten från stat, regering, landsting och kommuner att uppmuntra miljöbilar så kommer dessa fordon att tankas med förnyelsebara drivmedel under sin livslängd. Och då pratar man ofta om större delen av dess livslängd så det viktigaste idag är att nybilsförsäljningen – det är bara här man kan påverka, när bilen väl är på marknaden kan man inte styra hur den används, den kommer att leva i 15 år i vilket fall som helst.

Hur mycket kostar en miljöbil?

En del kostar lite mer. Vi jobbar med – om man pratar om personbilar – etanolen som ett alternativ och de har väldigt lågt prispåslag jämfört med bensinbil så det finns inte något ekonomiskt incitament att inte välja miljöbil.

Folk väljer ibland att tanka bensin, men nu har det hänt något, folk tankar etanol istället för det är billigare nu. För ett år sen kostade det mer att köra på ett alternativt drivmedel än med bensin. Bränsleekvivalenten som räknar om priset på etanolen ligger på runt 10,50 kr per liter. Vilket gör att om det kostade mer att vara miljövänlig för ett år sen när bensinen var billigare. Just för dagen när priset är uppe runt 12 kr per liter så gör föraren en liten vinst på att köra på alternativt drivmedel. Men tar vi hela totalkalkylen så finns det ingen som idag tjänar på att köra miljöbil. De har tätare serviceintervall, lite högre inköpspris vilket gör att man inte kan tjäna in det (den lilla skillnaden som man tjänar på bränslet). Där är det subventioner, styrningar från stat, kommun landsting som kan göra vad det är som väger över och får folk att köpa en miljöbil.

Hur mycket miljöbilar säljer ni?

Till företagssidan – vi jobbar med ganska många stora avtal – är det en stor efterfrågan på miljöfordon. Det finns även en viss efterfrågan på vanliga företag där de har varit med och försöka styra om deras bilpolicy till att välja miljöfordon. Ex är *Företag*, dessa har nu som policy att bara köra miljöfordon. Även en del andra aktörer – t.ex. *Företag* – som kör miljöfordon men det är fortfarande så att stat, kommun och landsting står för de stora volymerna av inköpen av miljöfordon.

Detta gäller personbilarna (ej de tunga fordonen i flottorna), t.ex. för persontransporter, anställda. Pratar man om lastbilarna så har de varit ”väldigt stora” på miljöfordon (citationstecken pga. att det är en oerhört liten marknad). En miljödriven lätt lastbil kostar i inköpspris någon stans mellan 80-100 000 extra och då talar vi gasdriven. Där har det kommit nya EU regler sen i februari vilket gör att de inte längre kan leverera dessa fordon. Det krävs ett så kallat helbilsgodkännande och den tekniken som de använder så bygger de bilen först och därefter kompletteras den för gasdrift i Tyskland och när den sen kommer tillbaka går det inte längre att typa in denna typ av fordon. Där har EU-reglerna stoppat deras möjligheter att sälja dessa fordon. De som behöver en lätt lastbil idag är tyvärr tvungna att välja ett smutsigt fordon.

Hur marknadsför/saluför ni miljöbilar?

Dels står dem i utställningshallen till konsument, men den stora biten är den som görs på företagssidan. De bearbetar företagen att välja ett miljövänligare alternativ.

Information och foldrar?

Finns info intryckt i bilarnas kataloger men det är till största delen försäljaren vid försäljningen som bearbetar detta. Om de har en produkt som stämmer med köparens önskemål så visar de även miljöfordonet. Är det en småbil de är ute efter så har de idag inget fordon som drivs med alternativa drivmedel och då kan man inte heller göra någon styrning. Säljarna jobbar på provision och säljer det som köparen vill ha, det är en naturlig marknad. De får inte mer betalt för att få sålt ett miljöfordon. Där gäller det att kunden måste efterfråga bilen för att det oftast ska kunna bli en diskussion.

Händer detta ofta (att kunder efterfrågar miljöbilar)?

I takt med att det blir debatt i media om miljöfordon – vilket han tycker har varit ganska flitigt de tre sista månaderna – så har efterfrågan från konsument ökat, men det är fortfarande på låg nivå.

Var står dessa fordon i hallen?

Skyltningen ser olika ut från vecka till vecka. De har dessutom olika anläggningar, sju olika hallar.

Hur många olika modeller?

Två stycken grundmodeller, dessa är *Bilmodell* och *Bilmodell*. Båda är en ny generation men den ena har funnits i en tidigare generation och växlades ut i modell nu denna sommar och parallellt kom även *Bilmodell* i *Bränsletyp* och den har inte funnits tidigare i *Bränsletyp*. Modellen som sådan har funnits ett år tidigare.

De säljer olika många fordon beroende på var i landet bilhallen ligger. Det är väldigt varierande regionalt. Nu är vi nere i Malmö, men om vi varit Stockholm så hade han sagt att efterfrågan för privatpersoner är helt fantastisk. Det går inte att sälja en bensinbil längre, för de får biltullar och fri parkering och de är var och varannan dag som han får samtal från Stockholm där begagnade bilar efterfrågas. En väldigt stor andel av deras begagnade fordon sugs upp till Stockholm. Området här nere håller på att rensas från miljöfordon.

Så ni säljer begagnade fordon också?

O ja, de började med *Bilmodell* 2001/2002 och de bilarna börjar nu komma tillbaka begagnade. På samma vis jobbar de aktivt med biluthyrningsföretagen där de levererar de väldigt stora volymer fordon som kommer tillbaka ett år senare och de fordon som de levererade ut för ungefär ett år sen var miljöfordon och deras förhoppning har varit att de skulle fortsätta rulla på Malmös marknad men – tyvärr är ena sidan – så sugde de nu upp till Stockholm och Göteborg där det finns förmåner och där då alltså fordonen efterfrågas. Här nere finns inte alls samma efterfråga på miljöfordon.

Mycket av detta mynnar ut i olika kommuner beslut och många storstadskommuner – och även andra – har då valt subventioner för olika förmåner för dem som väljer att köra miljöbil. När en köpare kom in här nere och frågar varför de ska välja en miljöbil så har de egentligen inte så många andra argument än att den är snäll mot miljön. I de andra orterna har de ekonomiska aspekter, man kan tjäna pengar på att köra miljöbil och då blir valet lättare. Alla vill ju vara en miljövän, men det finns väldigt få privatkunder som vill ta fram den extra plånboken för att lägga ut några extra tusenlappar för att vara miljövän. Är det gratis vill alla vara miljövän. (Ett exempel med äpplen där det ena är kravodlat...kostar de lika mycket så väljer nog många de kravodlade men ofta är det dyrare). Samma sak med bilar...om det står två bilar i hallen och den ena kostar 115 och den andra 120 tusen och det inte finns något sakligt argument för varför de ska välja den dyrare så väljer ingen den, vilket gör att här nere säljs i huvudsak fortfarande bensinbilar.

Hur ser du på detta?

Hade det funnits ett önskemål – eller om man hade kunnat skapa en efterfrågan – motsvarande den i Stockholm, Göteborg med flera för miljöfordon bland privatpersoner. Malmö stad är föredömlig när det gäller sin egen bilpark, man är duktig på att förnya den och se till att sätta upp hårda kriterier på att de fordon som tas ut ska vara miljöfordon. Men det är ändå så att Malmö stad bilpark svarar får någon enstaka procent av alla de bilar som förorenar Malmö. En insats för de övriga bilarna hade kunnat slå betydligt mer än bara Malmö stads egna.

Är det lättare att sälja de begagnade bilarna än nya (det är ju så stort tryck)?

O ja, eller jaa...det är två olika marknader. Det finns kunder som vill ha nya bilar och det finns kunder som vill ha begagnade. Sällan man kan rucka dessa kunder att välja någon annat, t.ex. för en nybilskund att köpa begagnat. Deras önskemål vore att bara sälja nya bilar eftersom det är där pengarna finns eftersom det är dessa som så småningom genererar verkstadsintäkter. Men så fungerar inte marknaden då en kund som letar efter en bil för 115 sällan går upp i prisklass och köper en ny för 160. I nuläget är de begagnade miljöbilarna väldigt lättsålda genom att de rullat utanför distriktet.

Priset?

Ej så stora skillnader på deras modeller gällande nybilarna, väldigt marginell prisskillnad, kan nästan säga att det inte är någon alls. De har olika motorer med olika effekter så räknar man per hästkraft kan man säga att miljöbilarna är 300 kronor billigare.

Hur stor roll spelar priset då folk kommer in för att köpa bilar (eller spelar säkerhet osv. in)?

Priset spelar alltid mycket stor roll. Men man kan inte bara titta på inköpspriset. Inköpspriset är ju en stor del, men en liten del i det totala bilägandet. De flesta tittar även på vad servicen kostar, däck, fordonsskatt, försäkring, hur mycket är den värd begagnad framför allt. Detta spelar väldigt stor roll. Om en bil kostar 1 miljon och säljaren garanterat kan säga att köparen får ut 980 så är detta billigare än att köra en extremt billig bil. Skillnaden mellan inköps- och andrahandsvärde betyder mycket. Individuellt från kund till kund om säkerheten spelar mest roll osv. och därför har de många olika modeller också och det finns många olika sorters bilar och alla går att sälja.

Miljöbilars säkerhet?

Deras miljöbilar är exakt samma bilar som de säljer som bensinversion, dieselsonversion och miljöbilsversion. Lite olika motorer bara men annars är det identiska bilar.

Vad tror du om miljöbilens framtid?

Beror helt och hållet på myndigheterna. Man kan ta död på miljöbilarna över en natt och man kan se till att det här fortsätter i en uppåtgående spiral. Det är tyvärr ej i händerna på dem. De intentioner som uttalas från regeringens håll är väldigt positiva, Göran Persson sa häromveckan att han avsåg att Sverige skulle vara ett av de första länderna i Europa som skippar att importera drivmedel helt år 2020, det var hans vision. Förverkligar man den måste man visa detta med ett antal åtgärder. Han tycker att regeringen har gjort väldigt mycket när det gäller detta. Det finns ju skattesubventioner för tjänstebilsåkare som väljer miljöbil, förslag om en ändrad fordonsskatt, ganska tydliga styrningar gällande myndigheters inköp av bilar. 50 % av statens bilar som köps idag är bara miljöbilar. Signalerna är rätt. Etanolen är skattebefriad tom 2013. Allt talar för att de kommer få en fortsatt efterfrågan på, eller fortsatt ökning av miljöbilar. Detta har stor betydelse. Om man exempelvis skulle börja att beskatta biodrivmedel så skulle etanol kosta betydligt mycket mer än en liter bensin och då är marknaden borta. Då finns det inga fördelar alls...det blir dyrare att köpa och köra bilen, dyrare att serva den och då finns det inga skäl alls längre för att köpa en miljöbil.

Har ni märkt skillnad nu när priserna på bensin ökat?

Ja, debatten i media har kommit igång angående miljöbilar och eftersom bränslepriset på en liter etanol ligger kvar på ungefär samma nivå som för ett år sen så blir det mer och mer lönsamt. Brytpunkten går någonstans 10,50. Och när då bensinpriset sticket över 10,50 så finns det ett ekonomiskt argument att köpa miljöbil. Många av de sålda etanolbilarna – får många har tänkt att det är kanske lika bra att vi ta en sån – hör nu helt plötsligt av sig och frågar hur de tankar etanol. De har alltså fram tills nu kört den på bensin, men nu har man insett att man kanske bör byta drivmedel. Bilen är ju en sak men att den tankas med rätt drivmedel, det är först då som man uppnår någon miljöeffekt.

Info om var och hur man tankar?

Kan ges av dem och man tankar på vanliga tankställen som säljer just detta bränsle. Nätet håller på att expandera och man har ökat från ca 125 tankställen i januari i år till idag ca 370 tankställen på bara nio månader. Det har kommit regeringsförslag även där när det gäller att alla bränslestationer före detta årsskiftet ska sälja ett alternativt

drivmedel och det har ofta blivit etanol. Nu blir nog detta inte en tvingande lagstiftning utan bränslebolagen går på detta frivilligt, de ser att man tjänar pengar på det.

Skulle det bli lättare att sälja miljöbilar här i Malmö om ni kunde informera om att det innebär subventionerad parkering?

Hade det funnits någon förmån för en privatperson att köpa en etanolbil – förutom den här prisskillnaden på bränslet – så hade de haft något väldigt konkret. Extremfallet i Stockholm där dessa bilar slipper biltullarna, vilket har stort ekonomiskt värde för kunden och dessutom har man gräddat till det med gratis boendeparkering. Så idag är miljöbilsmarknaden fantastisk där och efterfrågan har verkligen satt fart. Han har aldrig jobbat på en marknad det t.ex. fri parkering erbjuds så han vet inte hur det fungerar men han vet att andelen miljöbilar har ökat på de orter som har någon sådant erbjudande och efterfrågan från privatpersoner har ökat. Det är när efterfrågan från privatperson ökar som man verkligen kan öka andelen miljöbilar som rullar på gatorna. Subventionerad broavgift eller fri parkering är de relativt enkla medel man kan använda inom kommunen för att stimulera efterfrågan.

Hade ni gärna sett ett samarbete med Malmöstad och er?

Ja, ett sådant incitament hade varit ett fantastiskt försäljningsargument. För det har gett privatkunder fram för allt det här ekonomiska incitamentet för att välja en miljöbil. Fri parkering är det man använt på de flesta ställen som den här drivande kraften – visar lite vad kommunen vill ha in för bilar.

2 olika alternativ

Gratis: 50 kr är bara en administrationsavgift och det är då man kan kalla det fri parkering. Det är p-tillståndet som han knippar med fri parkering, det andra tar han inte alls som fri parkering. 200-250 000 personer skulle vara intresserade av detta (gissning) för då nås alla i kranskommunerna också – de som bara är i stan då och då. För dessa skulle det ha stort värde att om de köper en miljöbil så kan de parkera inne i stan för en väldigt ringa kostnad.

Subventionerad: 1 000 kr är mycket. För mycket få kunder kan detta löna sig. Man hade inte tolkat detta som någon subvention. Att lägga ett förslag att kunden ska köpa ett p-kort för 1 000 kr kommer bara gynna de som har så höga p-kostnader idag, vilket han antar är ganska få människor som har. Men det beror på vilken volym man vill uppnå med detta, det är kanske 500 (en gissning) personer som skulle vara intresserade av ett p-kort för 1 000 kronor. Bara de som vet exakt hur mycket de betalar som kostar. Han vet inte vad en boendeparkering inne i stan kostar

Ett förslag mellan dessa två hade kanske varit bra. Behöver kanske inte gynna det så mycket som att det bara kostar 50 kr för vilken p-plats som helst under hur lång tid som helst. Detta kan vara det subventionerade...tiden och platsen...inte priset. Han vet ej hur det fungerar i Göteborg och Stockholm men han tvivlar på att man kan stå hur länge som helst var som helst. Om man sen tar 50 eller 250 kr för tillståndet är nog hugget som stucket. Om man pratar sen pratar om ett eller tre år i taget är också en tveksamhetsfråga. Men man ska ju uppleva det så som en fri parkering. Så om det bara finns en administrationskostnad kan det få en verklig effekt.

Tycker du att även snålare bensin- och dieselfordon bör ingå i definitionen och få dessa erbjudanden?

Det har rått mycket diskussioner om det ena eller det andra inom alla håll. Tittar man på det senaste förslaget från Vägverket så har man godkänt bilar med extremt låg bensinförbrukning men det finns i princip inga sådana bilar på marknaden och det är betydligt mer svårkontrollerat. Om en bil drivs med etanol eller gas eller hybrid så finns det inskrivit i bilens registreringsbevis så det är tämligen enkelt att granska detta vid en tillståndsgivning. Ger man sig in i bränsleförbrukningsdiskussionen så är det alltid frågan om hur man kan styrka att den ena bilen har den förbrukningen kontra en annan. Det finns en officiell siffra för bilen, men sen beror det ju på hur bilen körs osv. Han tror att det blir en krånglig definiering och att man bör titta på dem som har tillfört fri parkering – få reda på för och nackdelar.

Hur skulle ni vilja lösa det praktiska med p-tillstånden?

Rent praktiskt så kommer de nu via Vägverket kunna få en – tidigare har det varit ett problem eftersom etanol som de jobbar med inte är någon EU beteckning för ett drivmedel och därför har det inte funnits med på registreringsbeviset att bilen drivs med ett alternativ bränsle – nu håller man på att rätta alla gamla bilar som finns i systemet och lägga till beteckningen drivmedlet bensin/etanol eller bensin/hybrid osv. Detta skulle det göra väldigt enkelt att kontrollera att ett fordon har rätt till detta tillstånd. Men rent praktiskt så bör det vara så att man ansöker om ett p-tillstånd hos någon och att man sen mot en avgift kvitterar ut detta eller får det hem i brevlådan.

Det behöver inte vara köparen som löser det utan de kan även assistera med den servicen att de mailar in uppgifterna till någon på kommunen och att de sen skickar ut detta tillstånd. det är en fråga om vilket som är administrativt enklast.

Det skulle inte vara möjligt för bilfirman att ”ge bort” tillståndet genom att baka in 1 000 kr i priset. Dessa 1000 kronor spelar väldigt stor roll. Om de kunde sänka priset med 1 000 kr på alla bilar i hallen så skulle de göra det. Beloppen är väldigt stora men lönsamheten inom bilbranschen har knappt en halv procent kvar. Det innebär att en bil som kostar 100 000 har de i bästa fall 500 kronor över. Därför skulle det spela väldigt stor roll. Så att baka in det i priset innebär att de måste höja priset lika mycket. Den här branschen är en av de fattigaste när det gäller lönsamhet. Omsätter stora siffror, men vinsten, de hamnar på cirka tredje sista plats i olika branscher. Lönsamheten är i princip obefintlig. De får in pengar via verkstaden och servicesidan.

På frågan om det skulle vara möjligt att ha en karta med gällande p-platser markerade och sen en talong längst ner som de bara kunde betala in så trodde han att det skulle gå utmärkt. Förutsättning för att det ska fungera är att kunden ska efterfråga det. Om det skulle finnas fri parkering så skulle de dagen efter förslag gick igenom skriva detta i annonser för miljöbilar – det de vill är att öka bilförsäljningen och detta hade varit ett mycket bra argument.

Förslag; Om för dyrt med p-tillstånd, kanske man kan införa subventionerade broavgifter för miljöbilar...kanske svårare att genomföra. Detta hade nog kunnat ha ungefär samma effekt. Det är ett globalt problem inte ett lokalt Malmöproblem och det hade varit positivt att få med sig kranskommunerna, eftersom vissa kanske jobbar i Malmö men bor på annan plats. Sen har det såklart kanske inte samma värde med gratis

p-plats i Burlöv som i Malmö, men rent symboliskt hade det varit trevligt om man kunde säga att i det här området gäller gratis p-plats.

Bilaga 3 - Intervju med bilhandlare 2

Position på företaget?

Säljare...säljer bilar till företag.

Vad är en miljöbil för er (företaget samt personligt)?

Bilmodell och *Bilmodell*. *Bilmodell* kommer i gasversion också. De bilarna tillverkas just nu inte i gas.

Miljöbilar är de som drivs på alternativa drivmedel. Enligt Malmö stads definition för miljöfordon...de två sista punkterna kan strykas.

Hur många miljöbilar har ni?

De som nämndes ovan

Är det svårare att tillverka dem för gas?

Det är en konvertering man gör. Som t.ex. *Bilmodell* som finns i gas också som de säljer mycket av till kommunen de tillverkas i Ryssland på en fabrik där och skickas sen till Tyskland så konverteras bilen om till gas. Stora procedurer. En gaskonvertering kostar i storleksordningen 25-30 000 kronor till konsument. Här är det inte samma problem med att typa in fordonen som det är för tunga fordon...beror på att dessa är lätta.

Tidigare skickades bilen från Tyskland till Sverige så konverterades den i Sverige nere i Trelleborg.

Hur mycket kostar en miljöbil?

Den enda som de har som miljöbil gällande gas är *Bilmodell* och den kan man få som personbil och som skåpbil. Det är biogas detta gäller. Det finns olika benämningar på gas...det finns biogas, naturgas, fordonsgas...det är samma sak alltihop. Lite underligt att det finns så många benämningar. Men viss gas tillverkas av, är ju riktig naturgas och viss gas är tillverkad gas av sopor, det är biogas. Naturgasen är inte riktigt förnyelsebar eftersom man hämtar den från naturen. Ska det vara strikt så kan detta vara lite av en gråzon med naturgas.

Skåpbilen kostar 156 000 kronor...den är dyrare än en vanlig skåpbil som kostar 123 000 kronor. När han säljer en bil kan priset många gånger vara avgörande för en kund, de tänker inte alltid på att de lägger de här 25 000 extra på bilen för att den är miljövänlig. Är företaget i sin produktion eller i sin dagliga verksamhet involverad i något med miljö så är det oftast lättare att sälja en miljöbil. T.ex. när de säljer färg eller om de har med miljö att göra då vill de gärna miljöprofilera sig som miljövänligt kanske om de säljer miljöfarliga saker, uppfattar jag det som. Ju mer involverad man är i farliga ämnen ju mer intresserad är man av miljön. Säljer man tjänster som en revisor så är man inte intresserad av en miljöbil. Det är största skillnaden om man tittar på kunder. Det är inte bara privatpersoner som avstår från att köpa en miljöbil för att den är dyrare utan även företag eftersom föraren får förmånsvärdet för bilarna eftersom det är tjänstebilar. Ska man då ha en sån här bil så är det kanske mer för en vaktmästarbil eller liknande för att man ska köra lite varor i den. Är inte företaget redan involverad i detta så vill man inte slänga 25 000 extra på en slit och släng bil, det är en investering man gör. Sen när det gäller tjänstebilar så är det så – om man tittar på *Bilmärke* gasbilar så är detta inte några stora bilar utan mindre bilar och de som kör tjänstebil idag det är lite mer prestige, vad ska grannen säga om jag kommer hem med en liten bil med gas...då tror de kanske

att jag fått sparken eller något. Så det är lite prestige med bilen...det ska stå en *Bilmärke*, en *Bilmärke*, helst en *Bilmärke* eller *Bilmärke* för att man ska visa att man har framgång. Det är mycket så med tjänstebilar för man betar ju var månad för en tjänstebil så man vill ju att den ska se något ut också.

Bilmärke med etanol kostar 8 000 kr mer än en bensinbil...vilket inte är så stor skillnad jämfört med gasbilar. Vilket beror på att de måste konverteras. Detta skulle kanske staten kunna subventionera på något sätt.

Finns det avgifter osv. som man slipper för att man har en tjänstebil som är en miljöbil?

Ja, kör man med gasbil så får man idag 20 % reducerat förmånsvärde. Men det ligger på förslag att det ska upp till 40 % reduktion på förmånsvärdet och då kan det bli väldigt intressant. Men hos honom som säljer *Bilmärke*, *Bilmärke* och *Bilmärke* så finns det idag inga gasbilar. Utan då är det mindre bilar med gas som de har. Etanolbilen *Bilmodell* har han sålt oerhört mycket av. Den hör också till tjänstebil så där är det också den 20 % reducerade förmånsvärdet vilket är lite intressant för förarna och för företaget innebär det inga ökade kostnader heller, men däremot är det lite lägre kostnad för företaget eftersom de jämkar då också förmånsvärdet eller förlåt de jämkar sociala avgifter, eftersom förmånsvärdet går ner så tar de mindre sociala avgifter. Så *Bilmodell* har de sålt jättemycket av. Den går på både bensin och etanol.

Har ni märkt någon skillnad nu när bensinpriset höjts?

Alla pratar om bensinpriset. Och då börjar man även tänka på det här med miljöbilar. Men det är så med etanolbilar att de dricker mer bränsle än en bensinbil så någon ekonomisk vinst är där inte i att köra en etanolbil. Så därför kan det vara svårt att sälja till privatpersoner – det finns ingen vinning i det. Det är bara samvetet och miljön som vinner på det. Den drar så pass mycket mer att den kommer upp i ungefär samma kostnad. De dricker oerhört mycket i stadstrafik. Kör man enbart landsväg så kan man rent av göra en vinst. Men en normal körning av lite landsväg och lite stadskörning – han tror att konsumentverket gjort en undersökning så har de 30 % stad och 70 % landsväg – och då ska man inte räkna med någon vinst.

Etanolbilar är dessutom svårstartade. Man pratar om minus 10 grader. Det är bensin i etanolen – därav namnet E85 med 15 % bensin i drivmedlet. Vissa biltillverkare rekommenderar användaren att öka andelen bensin i tanken på vintern och att man även ska använda motorvärmare, vilket också är bra för miljön för man slipper kallstarterna.

Vad är det viktigaste när folk kommer in och köper bil (pris säkerhet osv.)?

Privatpersoner tittar inte mycket på miljön. Det är i första hand priset. Vad ska man betala för bilen vad är mellanpriset. Säkerhet nämner man också i viss utsträckning men idag är alla bilar säkra, det finns inga dåliga bilar idag, alla har betydligt högre standard vad gäller säkerhet än gamla bilar. Alla är informerade om detta så det är inte många som frågar om detta. Det enda man diskuterar är om det är airbag och ifall man kan koppla ur den på passagerarsätet för att man t.ex. ska ha en barnstol där. Det är priset som avgör, så uppfattar han det som.

Hur mycket miljöbilar säljer ni?

De säljer mycket. Det är inte bara de stora som *Bilmärke* utan även de mindre gasbilarna. Den dem säljer av är *Bilmodell* för det är den enda dem har. *Bilmodell*

kommer igång med *Bilmodell* också de kommer i nästa år, då ska det projektet vara klart så då kan de sälja mycket mer av dem också. Men de som man säljer mest till är *företag* och *företag*.

Är de lätta att sälja?

När det gäller etanolbilar så är dessa inte svårare att sälja eftersom det ofta är som tjänstebilar till företag för föraren vinner på det.

Har ni begagnade miljöbilar?

Nää...det finns inga idag. Etanolbilarna började säljas i februari och de har inte levererat dem du förrän i augusti september så de har inte hunnit tillbaka. När det gäller gasbilar och de som de sålt som miljöbilar så har dessa gått till *företag* och *företag* och de behåller bilarna väldigt länge oftast kör de helt slut på bilen så de behåller dem livstiden utså de kommer aldrig in här igen utan de avsätter dem själva på något sätt.

Hur marknadsför ni miljöbilar?

De marknadsför dem i princip inte, det är upp till företagssäljarna att informera kunderna och kunderna vet att de finns och kontaktar dem när det är dags. Alla företag har någon form av miljöpolicy om den sen sträcker sig så långt som till bilar är en annan sak.

Har ni information om bilarna här om man går och tittar på dem?

Nää...de är inte uppmärkta i hallen, det står inga miljöbilar i hallen. Miljöbilar, gas och etanolbilar beställs enbart hem till konsument sen har de demobilar som står ute och de är väldigt märkta...mycket stripes osv....visar att det är biogas, att det är etanol osv. miljöbilarna ser inte annorlunda ut än en vanlig bil så man ser ingen skillnad på dem.

Vad tror du om framtiden för miljöbilar?

Det kommer bara bli bättre och bättre. Idag pratar man om vätgas, det finns redan vätgasbilar idag. Man kan leasa en bil med vätgas men han vet inte hur man får tag på den. Om man vill leasa en vätgasbil så kostar den 75 000 kronor i månaden. En vanlig bil kostar ungefär 3 500 - 4 000 kronor per månad. Han tror att vätgasbilar kommer – att serieproducerade vätgasbilar kommer att finnas inom – 5-7 år, men de kommer bli väldigt dyra. Detta är dock ett ingångspris som kan sänkas efter hand som efterfrågan ökar. Det kan gå rätt snabbt för priset att sjunka ner till en normal bilkostnad, så man kan tänka sig inom en 15-20 år så finns det nog rätt mycket vätgasbilar.

Kan ni lämna ut info om var och hur man tankar?

Ja, det kan dem. Annars söker man det på Internet så hittar man det.

Har synen på miljöbilar ändrats sen de först kom?

De har inte haft dem så länge men man märker ju intresset om miljöbilar blir större och större. Och om stat och kommuner har krav på sig om att en viss procent av deras vagnpark ska vara miljöbilar och han har hört något om att man fick EU-bidrag beroende på om man körde med miljöbilar. Så fokuseringen blir större och större. Så regering och stat har stor betydelse, där det gäller subventioner av bränsle och skattelättnader för dem med miljöbil. För att det ska vara av nytta för privatpersoner så borde de få något högre grundavdrag i deklARATIONEN eller något för att det skulle slå

igenom för privatpersoner är inte intresserade av att betala 30 000 extra. Det måste finnas någon ekonomisk vinning.

Skulle det bli lättare att sälja bilarna om ni kunde informera om fri eller subventionerad parkering?

Det tror han säkert – det är ett försäljningsargument. Det finns de som jobbar inne stan och de lägger säkert mycket pengar på parkering var år. Om man gör en kalkyl på detta så skulle det kanske bli plusminus noll för en person som väljer att lägga dessa extra pengar på en miljöbil.

Så ett samarbete med Malmö stad hade kunnat vara tänkbart?

Ja absolut.

De två alternativen;

Gratis; Mycket bra...mycket bättre.

Subventionerad; Han vet inte hur mycket det kostar att parkera i stan så det är intressant att veta hur stor andel av p-platserna i stan som är kontrollerade av kommunen. Har kunden möjlighet att parkera på en kommunkontrollerad p-plats. Det måste man ju veta för annars är det ju inget argument. Om man sänker parkeringspriset med 1 500 kr per år för någon så är detta inget argument för att köpa en bil som kostar 25 000 kr mer. Det måste bli kostnadsneutralt för den privata konsumenten.

Han tycker att det ska vara helt fri parkering för miljöbilar. Annars gör det ingen genomslagskraft. En administrativ kostnad på cirka 250 kr som en symbolisk summa hade man nog kunnat ta ut, men då ska det vara för tre eller fem år. Ungefär 50 kr per år...inte högre.

Tycker du att även snålare bensin och dieselfordon ska ingå?

Nää...han tycker inte att det har med miljöfordon att göra. Inte som det är idag när det finns alternativ som elhybrider, etanol, gas...så tycker inte han att dessa ska ingå. Man måste se det i ett större perspektiv med miljön och det är det här med oljan och då tycker inte han att det har med miljöbilar att göra – det är hans uppfattning – eftersom det inte är något förnybart. Ska man specificera miljöfordon idag så måste det vara förnyelsebara drivmedel. Den tiden har varit då vi tyckte att diesel var miljövänligt. Nu måste vi bli modernare i vårt tänkande om det ska bli någon genomslagskraft.

Är det för att köparna ska veta vad de köper eller är det för att det ska ha någon effekt för miljön?

För att det ska göra nytta för miljön. Det måste vara det som är huvudsyftet.

Andra förslag på hur man kan locka köpare?

Genom att låta de som inte köper miljöfordon betala mer. Att vända på kostnaden lite. Alla kommer ju bli förbannade men i längden kommer man att tjäna på det. Det är en tröskel man ska över tills alla kör miljöbil. Men för att det ska få genomslagskraft och för att privata konsumenter ska uppleva det som positivt så måste man öka kostnaden för dem som inte kör miljöfordon.

Subventionerade broavgifter?

Hade absolut varit något...

Subventionerade boendeparkeringar?

Boendeparkering framför allt. Då kan bilen vara stående och det kostar inget så kan man åka kollektivt in till stan.

Subventionera tiden?

Det är för liten skillnad. De flesta som sätter bilen i stan jobbar kanske där och då är två timmar för lite. Den andra sidan är dem som ska ut och shoppa och då kanske det räcker med två timmar. Men då pratar vi kanske mer om dem som bor utanför stan. Så det tycker han verkar lite snålt. Ska kommunen göra detta så måste de ta kostnaden för det. De får ta in kostnaden från andra. Sätt upp vägtullar för de som ska in med ett smutsigt fordon i stan.

Om detta funnits hade det kunnat fungera som säljargument?

Ja. Och om det varit ett kraftfullt paket från kommunen så hade det kunnat slå igenom.

Hur skulle ni vilja lösa det praktiska?

Det får den privata kunden fixa...kommunen har en hemsida och det är säkert bara en enkel anmälningsblankett. Så detta skulle vara det lättaste. Företaget skulle också kunna ta ansvaret att lämna in detta...tror inte att det skulle ta någon större tid. Det skulle även kunna finnas en blankett med så när de levererar bilen så lägger de med en blankett som man får fylla i själv och skicka in. Då hade man kanske kunnat ha en talong eller liknande och eventuellt en karta över gällande p-platser. Det gör han idag till gasbilar, det är inga blanketter på så vis, kunden får själv jämkä förmånsvärdet det gör kunden eller företaget själva. När det gäller gasstationer så finns det foldrar som de får med.

Kunde ni kunna ge bort detta tillstånd och på så vis locka fler köpare eller måste ni då höja priset på bilarna då?

Det måste bli kostnadsneutralt. De tar inga extra kostnader så då måste vi höja priset på bilen. De måste ha sina marginaler. De höjer inte priset på bilarna för de är styrda av generalagenten. Då får man minska den generella rabatten och det gör man inte. Det ska vara kostnadsneutralt för dem som säljer bilarna...det är något som kommunen ska stå för. Det biltillverkarna kan göra är att tillverka bilar som är miljövänliga.

Säljer ni bilar upp till Stockholm och Göteborg som har erbjudanden?

Nää...de har sina lokala handlare. Han har hört att de har de pris Anpassar etanolen i förhållande till bensinen. Etanol är dyrare i Stockholm än i Malmö.

Etanolpriset?

Ligger på ungefär 7,83 kr per liter. Etanolen dricker idag mer bränsle så det blir plusminus noll. Den drar ungefär 25-30 % mer.

Något annat sätt?

Bilmodell med etanol kostar 8 000 kr mer än en bensinbil...vilket inte är så stor skillnad jämfört med gasbilar. Vilket beror på att de måste konverteras. Detta skulle kanske staten kunna subventionera på något sätt om staten vill att vi ska köra miljövänligare

fordon för det ska vara samma priser på bilarna. Sen är ju tillverkningskostnaden hög så det är många år kvar. Får hoppas att vätgasbilarna kommer snart – ur miljösynpunkt. Etanol tillverkas i Sverige men det är väldigt dyrt att göra det här. Det som vi kör på här i Sverige tillverkas i Brasilien. Och var är miljövinsten när det transporteras så långt?

Bilaga 4 - Intervju med bilhandlare 3

Position på företaget?

Företagssäljare. Jobbar med företag, kommuner, juridiska personer. De större kunderna...de är lite uppdelade att de har konsumentsäljare i hallen som jobbar mycket med konsumenter. Sen är de några som jobbar med företag och försöker sälja in mer än bilen. Kan de hjälpa till med bilpolicyn. Stämmer bilpolicyn överens med miljöpolicyn. Ibland har man företag som är väldigt starkt miljöprofilerade och man har en bilpolicy men den gjorde man långt innan man funderade på det här med bilens inverkan på miljön och många företag är detta den tunga biten där de påverkar miljön mest. Dels persontrafik och sen kanske också frakt. Så de försöker göra en nulägesanalys och hjälper företagen på ett sätt. Det är olika, men får många blir det en ahaupplevelse att de inte tidigare tänkt på detta.

Bilföretaget är de i branschen som kommit längst. De har fått pris för det och alla fabriker är ISO 14000-sertifiserade och man tänker rätt långt på miljön och man har tydliga mål.

Vad är en miljöbil för er (företaget samt personligt)?

Finns massa olika definitioner, dels olika kommuner och sen är det vägverket osv., så det är jättesvårt att säga. Det han tänker på mest är gällande skattereglerna (för detta är den fråga som han mest står inför). Sen kan man jämföra en gasbil som går endast på naturgas där man inte själv väljer biogas utan naturgas och kör med den blandat hälften naturgas och hälften bensin så är t.ex. vår nya dieselbil som har extremt låga utsläpp så är ju dessa – om man ser på miljöpåverkan – rätt snarlika. Så det är jättesvårt – det är nästan bättre att prata om mer eller mindre miljöpåverkan. Sen måste man ju dra vissa gränser och det är ju jättesvårt hur man än drar dessa gränser så kan man tycka att det är orättvist ibland. Extremt snåla bilar kan ju också vara miljöbilar enligt vissa. Det får man ta och avgöra och sen får man vara redo på att stå för detta – kritik osv. – och många gånger är det bättre att bara ta ett beslut och säga att nu gör vi så och sen istället vara öppna för att ta emot kritik och kanske göra förändringar successivt.

Han ser miljöbilar som något mycket positivt och att det måste komma fler. Sverige har skapat en väldigt smutsig bilpark – kan bero på långa transportsträckor pga. avlångt lands osv....så detta måste vi göra något åt. Han anser att dieseln har blivit lite straffskattad. Framför allt att man inte tidigare reagerat för de förbättringar som kommit på dieseln och motorerna. Han tycker att man kanske skulle gjort mer för dieslarna men det viktigaste är man visar att det är en ny riktlinje – många är osäkra med politiken för man vet inte vad som ska hända närmast osv., men man visar att det är något man verkligen tagit till sig och som ska gälla långt framöver. Sen kommer det här med bränsleceller och alltihop som nu kan komma senare. Han tycker att det är samma motorer osv. i alla bilar men biogas kontra naturgas så är ju biogasen betydligt mer intressant. Naturgas är trevligare än bensin men det har ju en klar påverkan på klimatförändringarna – de utsläppen. Det är mycket att ta i beaktning och därför mycket svårt. Han ser positivt på att man på senare tid tittar mer på CO-utsläpp än vikt...han är inte så jätteglad över stadsjepparna för att dessa ska få straffbeskattning. Då tycker han det är bättre att – han tycker att dess aska beskattas mer såklart – men det viktiga är att se vad de egentligen gör för miljöpåverkan. Ett stort fordon ska inte bli straffbeskattat

om det egentligen släpper ut mindre och har mindre miljöpåverkan än ett mindre fordon bara för att det just väger mer. Så om man haft en stadsjeep som inte släppte ut någon CO varför ska då denna straffbeskattas. Det är ju den negativa miljöpåverkan man vill få bukt med...hur bilen sen ser ut spelar mindre roll.

Man försöker få bensinbilar att bli mer effektiva och att de ska dra mindre bränsle.

Hur många miljöbilar har ni (även de som är bensinsnåla)?

Han tror att *Bilmodell* och även den nya *Bilmodell* skulle falla inom ramen för definitionen som bensinsnåla. Sen finns de också i dieselvarianten och han vet inte hur man ska plocka in dem i Sverige. Har även *Bilmodell* ser man på utsläppsnivån på han tror...miljöklassen för dieseln 2005 ligger på 0,02 eller något sånt eller 0,025 och så ligger denna bilen på 0,002 (koldioxid?) och även NOXvärdet ligger på ungefär samma plats som för bensindrivna bilar där man inte ens nämner NOXvärdet. Den är nere i relativt låga koldioxidutsläpp jämfört med en vanlig bensinbil.

Sen beror det på storleken på bilen...den större släpper ofta ut mer...man behöver kanske en större bil för att få in ett visst antal människor osv. och då krävs mer energi. Den är kanske inte miljöbil men den är miljövänligare än sina kollegor. Lättare att säga att en bil får släppa ut x antal gram men då glömmer man bort vissa stora bilar som är miljövänligare än andra stora. Ser man på biogas, naturgas och etanol så är det jättesvårt...han skulle personligen tycka att det var mer rätt att man skulle vilja hitta någon form av kontroller för att hitta de som väljer att köra en etanol eller gasbil på bensin...man vill ju ha den verkliga effekten. Sen vet han inte hur rätt det är att genomföra en sådan kontroll men han tycker att man skulle tanka med ett alternativt drivmedel 2/3 av de gånger man tankar för att det sen ska få kallas en miljöbil och för att man ska få ta del av skattelättnader, fria parkeringar osv. Han anser att det inte bara är snåla fordon som kan vara svåra att typa in i en miljödefinition utan även bilar på etanol osv. och som dessutom kan drivas med bensin eftersom de faktiskt helt kan gå på bensin då. På ett sätt är det lättare att säga att en bil som är snål är snål men sen kan man ju köra med hur mycket oförstånd som helst. Det har jättestor betydelse – oavsett bil – om du kör på motorvägen i 110 eller i 140 km/h...där händer jättemycket. Det är samma sak som att man kanske kan släppa på gasen en 100 meter innan man ska svänga/stanna istället för att bromsa en massa.

Hur mycket kostar en miljöbil?

Beror på vilken modell man väljer. *Bilmodell* – om den hamnar som miljöbil/bensinsnål – som ska hyras ut för från 1 800 kronor per månad. Hybridbilar är dyrare...den billigaste ligger på cirka 50 000 kronor mer än en vanlig och det är klart att det är dyrare än andra i den storleken...en *Bilmodell utav annat bilmärke*...om man går över till det märket så är den inte så mycket dyrare, eller om man går över till andra märken som kostar lite mer. Man tar ju betalt för märket, säkerheten och hela den biten och där ligger *Bilmärke* och även *Bilmärke* relativt högt och ska vara säkra, men sen kan man gå över på andra bilar i samma storlek – något *Bilmärke* eller *Bilmärke* – som man kan köpa för lägre pengar. En annan *Bilmärke* ...svårt eftersom det gäller olika modeller...men den är säkert 50 000 kr dyrare eller runt den storleksordningen om man talar den storleken. Så den är ju dyrare i inköpspris. Servicemässigt är den inte dyrare...vilket kan vara ett problem med andra miljöbilar som går på alternativa drivmedel. Den är snarare billigare, men vi räknar på samma sätt. Däremot drar den bara ungefär hälften så mycket bränsle. Så istället för 12 kr per mil så kostar den 6 kr

när man kör. Så man spar rätt så mycket bara där. Sen är den vägskatte/fordonsskattebefriad och det är nog inte etanol och gasbilarna. 50 000 kr är 50 000 kr och det är mycket pengar men tittar man på en 3-5 års period – beror lite på hur mycket man kör – så har man sen ett restvärde på eller man får ut cirka 25 000 kr mer i andrahandsvärde än för en annan bil. Slår man sen ut dessa 25 000 på tre år så blir detta mindre än 10 000 per år, slipper man sen ifrån vägs katt på 1 500 kr och sen att den drar hälften så mycket så har man kanske tjänat in det om man kör en viss del...så det går nog att räkna hem den även för privatpersoner. Speciellt om man kör 2 500 mil eller så så kan man klara det. Sen håller ju bilen förhoppningsvis länge också. Sen är det många som har det som en förmånsbil...och där har vi en fördel med att vi ha skattelättnader. Plus att man där även får jämka ner till likvärdig bil. Den är utrustad med en teknik som ska spara miljön, men den här tekniken kostar pengar och då säger man från skatteverket att det finns vissa lättnader. Så då säger man att man kan plocka bort denna fördrade delen från bilen för den ska man inte behöva skatta för.

Finns det avgifter osv. som man slipper för att man har en tjänstebil som är en miljöbil?

Se ovan...tex. skattelättnader, jämkningar osv.

Vad är det viktigaste när folk kommer in och köper bil (pris säkerhet osv.)?

Många blir lite försiktiga när bilar kostar så mycket...och det har han stor förståelse för. Men just denna bilen finns det många bra argument för. Det är svårt när det är pengar som bestämmer – även om man tar lån, men man ska ju lägga in 20 % kontantinsatts. Dessa 20 % gör ganska mycket då bilen kostar så pass mycket.

Större bilar är oftast säkrare än mindre...om man ser på äldre begagnade bilar...sen finns det vissa märken som lägger ner väldigt mycket för att få fram en säker bil, t.ex. *Bilmärke* och *Bilmärke* och ett antal märken mer, även *Bilmärke*. Även deras småbilar är säkra (t.ex. *Bilmodell*). Men det är skillnad på bilarna. Det är ett ställningstagande man måste göra då man köper bil.

Hur mycket miljöbilar säljer ni?

Om man räknar med de bränslesnåla också...väljer man bara *Bilmodell* som miljöbil...han vågar in gissa riktigt. Det är svårt att säga. Han själv säljer förhållandevis mycket, men det kan bero på att det kanske är lättare att sälja till företag, dels är det säkert hans privata inställning – han ser väldigt positivt på dessa bilar och då är det lättare att argumentera för dem. Men man försöker vara neutral och hitta det som kunden söker. Men man påverkar köparen omedvetet till viss del. Som säljare ska man försöka hitta bäst lösning för kunden.

Är de lätta att sälja?

Det beror på vad kunden är ute efter. De har en nackdel och det är att den här tekniken knyten till en viss bilmodell. Och en annan nackdel är att för närvarande har man inte hittat lösningen eller man vill inte sätta dragkrok på de här bilarna (t.ex. *Bilmodell*)...han tror det beror på att de är kända för hög kvalitet och man är försiktig för att man är rädd för att tekniken skulle bli påverkad...men detta är bara hans gissningar. Det kommer säkert lösningar på det också. Problem är kanske också att den är halvstor – som en *Bilmodell från annat bilmärke* – och kommer det in folk som vill

ha en riktig kombi som ska få in hund, barnvagn osv....då kvittar det hur mycket man än tänker på miljön.

Har ni begagnade miljöbilar?

De får in ibland. *Bilmodell* har funnits i en äldre modell även om den inte sålde alls lika mycket i antal men det händer att de får in några, men de går åt ganska så snabbt. Det är ett bra garantivärde på även de begagnade bilarna hos dem som gör att de går åt. De säljs inte så mycket uppåt landet för de vill ha kvar dem...men självklart gör vägtullarna en del där uppe. Det är inte någon direkt efterfrågan uppifrån för de går åt i alla fall. Men det händer att han har vissa kunder som har huvudkontor i Malmö och som också säljer uppe i Stockholm...för dem är miljöbilar mycket bra tackvare vägtullarna. De begagnade bilarna säljs rätt så fort eftersom det finns så få av dem. Ser man däremot på etanolbilarna så är man nog lite mer försiktig då det gäller att köpa begagnat...man är nog lite osäker i och med servicen – de är ju något dyrare att serva. Men han ser bara en liten del av det stora hela.

Hur marknadsför ni miljöbilar?

Bilmodell har så stor efterfrågan och så lång leveranstid så det finns aldrig några lager och därför ingen marknadsföring...de går åt i alla fall. Bilarna står blandade i hallen...begagnade för sig och nya för sig. De har sällan skyltex av miljöbilar...de har däremot hyrbilar – en *Bilmodell* har de lyckats plocka åt sig. De andra mindre står blandat...inte uppdelade i någon storleksordning. De begagnade står blandat för man vill ju att alla ska gå runt alla bilar och se alla...inte att de bara ska gå till t.ex. små bilar. Nybilarna försöker man hålla ihop modellerna lite...där tänker man mer på det estetiska...och byter sen rundor på bilarna ofta...samma bil inte ska stå på samma ställe hela tiden. Det ska se nytt ut även om det inte finns något nytt.

Vad tror du om framtiden för miljöbilar?

Det blir mer och mer. Han tror att det blir alltmer av att vanliga bilar blir mer och mer miljövänligare. Om 5-10 år så är det kanske inte här rena bensindrivna bilarna utan de har något alternativt också. Så då kanske det krävs ännu mer av en bil för att bli kallad miljöbil längre fram...kanske har man då någon form av bränslecell eller något liknande och man kanske lyckas få ner dem i pris...kanske finns det solceller på taken. Utvecklingen går framåt...allt ser inte mörkt ut. Att det kanske går så att vi inte bara skitar ner utan att tekniken också går mot att hjälpa till att få ett renare samhälle. Han tror att hybridtekniken har en bra framtid. Tidigare skrattade många, men nu har de kanske köpt rätten eller så har de försöker få fram de och utveckla detta själva. Hybridtekniken tillsammans med andra motorer är framtiden...även om man hittar bränslecell osv...hybridtekniken att återanvända rörelseenergin är egentligen så självklart så den tror han kommer finnas kvar en lång tid framöver.

Skillnad sen bensinpriset ökat?

Faktiskt är att nu de sista månaderna...har de märkt en skillnad. Det har visats mer intresse för bränsleförbrukningen. Det är inte kul med höga bensinpriser men det har nog gjort att det har haft mer genomslagskraft. Beror sen på incitament osv. från kommun, stat osv. för att styr in på rätt utveckling. Attityderna har ändrats till en mer positiv syn. Innan var det mer att man gnällde.

Skulle det bli lättare att sälja bilarna om ni kunde informera om fri eller subventionerad parkering?

Ja det tror han hade varit positivt för några. Han hade sett en artikel från Metro för ungefär ett halvår sen där det föreslås att miljöbilar ska få gratis parkering. Så han har förstått att man tittar lite på möjligheterna. Oftast om man kommer dit hän att kunden är på väg att köpa en ny bil – framför allt tjänstebil – och man kommer till miljöbil så blir det ofta att de köper en *Bilmodell*. Men där är det också naturligtvis att det skulle kunna vara ett argument om de fick parkera gratis.

Så ett samarbete med Malmö stad hade kunnat vara tänkbart?

De skulle absolut vara intresserade av detta. Hade kunnat användas vid försäljning – kanske kunnat genomföra någon gemensam marknadsföring. Han har funderat lite på om man kanske kunde ge billigare broöverfarter. Så att miljöfordon kommer över billigare. Detta hade också kunnat ha en stor genomslagskraft. Man vill ju att nationerna ska växa ihop mer och han tror att om man fått lite billigare så hade man nog utnyttjat bron lite mer – vilket är önskvärt. Detta hade också kunnat vara en bra grej även för Malmö kommun och för de som står för bron – och även för han som försäljare. Det visar ju att de som myndighet tar sitt ansvar och vill göra något för dem som tar ett aktivt val. Även de i Danmark borde vara intresserade. Han tror det är en vinna/vinna situation. Han tror att de sänkta priserna på resan hade man kunnat ta igen med att antalet resor ökat. Så det hade nog kunnat gå jämt ut. Ekonomiskt hade det nog inte varit någon nackdel men han vet inte vad det finns för styrmedel...konkurrens med färjor osv....han kan inte den historien.

De två alternativen;

Gratis; det är det intressanta. Dels för att det ger en positiv bild för att Malmö vill och faktiskt tar steget...de jämför med Stockholm och Göteborg som faktiskt har gratis...varför ska då Malmö ta så mycket betalt. Här kan även de som bor en bit utanför tjäna på det.

Subventionerad; mycket pengar om man inte använder det ofta...inte alla som betalar så mycket per år för p-platser inne i Malmö. För mycket för att det ska vara attraktivt. Folk kan kanske tom bli förbannade.

250 kronor som administrativ kostnad hade kunnat gå...han tror att vissa hade kunnat nappa. 50 eller 75 eller liknande är det som han tror skulle kunna slå igenom. Han undrar lite hur många bilar det rör sig...hur mycket pengar rör det sig om. Bättre att man tar ut lite mer än 50 kr – t.ex. 150 eller 250 – och att man sen kan kalla det fritt så att man slipper ha med sig växel och allt det här. Bättre att begränsa tiden då och kanske ha en p-skiva i rutan som man får då man anmäler sig. Kanske bättre att höja för alla andra...om man vill minska antalet bilar som kör in i Malmö – ur trängselsynpunkt.

Tycker du att även snålare bensin och dieselfordon ska ingå?

Jaa...det är jättesvårt. Man kan säga att om man kör en etanolbil som man kan köra på bensin också...och bara kör denna på bensin...så är denna miljöfarligare än en snål bensinbil (eller diesel). Så att man kan välja är både en för och en nackdel. Kör man 50/50 så tror han också att miljöpåverkan kanske är lägre även med snålare bilar. Om man sen tittar på exempelvis hybridbilar och dess fördelar så är ju det att den är en

färdig teknik och den är tvingande miljösparande eller vad man ska säga. Man kör miljövänligt i och med att man återvänder energin (man tar till vara rörelseenergin i bilen) och använder mindre bränsle. Vad gäller gas och etanol och allt det andra så måste man som förare hela tiden göra ett aktivt val för att få miljöeffekten. Man kan redan idag köra dessa bilar med etanol istället för med bensin – han skulle gärna se att den kunde blandas med diesel istället – men det finns en del problem med etanol. Man har inte kommit så långt så att man kan köra med ren etanol och sen blir det dessutom förslitningar. Tittar man på de etanolbilar som finns idag så kräver de en helt annan service och andra saker som påverkar livslängden, vilket gör att de kan bli rätt påkostsamma för naturen men även för ekonomin även om de kanske oftast är lite billigare i inköpspris (jämför med gas osv.). Då ser han fördelar med att man kanske kan göra något med diesel.

Subventionerade boendeparkeringar?

Finns väl redan? Att de kanske kan stå på gatan eller liknande. En del betalar i månaden. Detta är en annan infallsvinkel. Kan gå. Dessa bör kanske hanteras på två olika sätt...annars blir det kanske lite för krångligt. Det är viktigt med enkla budskap så att man slipper irritation och konstigheter.

Subventionera tiden?

Allt är en förbättring. Bygger man inte upp ett system, hur ska man fixa det här med biljetter osv. Hur ska det kontrolleras om det inte är ett p-tillstånd. Ska man skicka in biljetter, trycka biljetter eller hur ska det fungera. Det är tillkrånglat...Kan få p-skiva så att man inte står på långtidsparkeringar...kanske på vissa finns det bara 30 min precis som för andra bilar, men billigare. Tiden får bero på vad som är vanligt...vissa bara 30 min andra kanske 2 eller 4 timmar. Kanske ha fritt överallt utom då på dessa 30 min osv. där de kanske bör betala som alla andra.

Hur skulle ni vilja lösa det praktiska?

De hade kunnat bistå med den servicen genom att ta kontakt med kommunen. Han vet inte vad det finns för fördelar med att de gör det, men om det är menat som en service så gör de gärna det. De hjälper till lite med skattesubventioneringen genom att tala om för personer hur de ska skriva med blanketter osv...han har tom hjälpt till ibland med att fylla i den. Har man gjort det en gång...kan man det så är det lätt. Även karta med talong hade kunnat gå bra.

Kunde ni kunna ge bort detta tillstånd och på så vis locka fler köpare eller måste ni då höja priset på bilarna då?

Ser man från kommunen att det hade underlättat hanteringen så hade de kunnat göra det. Då hade de bara kunnat utfärda tillstånden direkt och sen skicka någon kopia så att det finns något register av något slag hos kommunen. Det hade inte krossat deras administrativa system...det gäller dock de små kostnaderna. De kan säga att man ger rabatt eller att man skänker det men det är viktigt att det egentligen kostar 250 kr men att de står för den. Samma sak med broavgifterna. Finns det avgifter så ska det synas så att folk vet att de faktiskt bjuds på den. Ibland är det strikta avtal som man styrs av med rabatter osv...mycket som man ska tänka på.

Bilaga 5 - Enkät



Hur prioriterar ni vid bilköp?

Lunds Tekniska Högskola genomför en studie kring prioriteringar vid bilköp (inom ramen för ett examensarbete) och är intresserade av dina/era synpunkter. Vi skulle vara mycket tacksamma om ni ville ta er tid att fylla i denna enkät. Ert svar är helt anonymt och medverkan är frivillig.

1. Vad är viktigast för dig/er vid köp av en bil? (Rangordna svaren där 1 är viktigast)

- | | |
|------------------------------|--|
| _____ Säkerhet | _____ Driftskostnad (försäkring, service, bränsleåtgång) |
| _____ Inköpspris | _____ Att bilen är miljövänlig |
| _____ Andrahandsvärdet | _____ Komfort (lastutrymme, bekvämlighet i kupé) |
| _____ Prestanda | _____ Driftsäkerhet |
| _____ Annat, nämligen: _____ | |

2. Vad är en miljöbil för dig/er?

En bil som i huvudsak drivs av;	Ja	Nej	Ingen uppfattning
Etanol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gas (bio- eller naturgas)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En Hybridbil (har elmotor med bensinmotor som stöd)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
En Bränslesnål bil (Bensin/Diesel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Hur är ditt/ert intresse av att skaffa en miljöbil?

Inte alls intresserad	Ska köpa/har en miljöbil
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Hur skulle ert intresse för att köpa en miljöbil påverkas av följande erbjudanden?

Parkering på kommunägda p-platser i Malmö stad mot en kostnad av;	Inte alls				Skulle köpa en miljöbil
Gratis (0 kr/år)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
500 kr/år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1000 kr/år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gratis boendeparkering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Subventionerad broavgift över Öresundsbron	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Hur mycket pengar lägger ni idag ungefärligen på er;

Boendeparkering? _____ kr/månad

Övrig parkering? _____ kr/månad

6. Skulle det vara intressant att kunna köpa in sig i andra kommuner så att det innebar förmånlig parkering även här?

Nej, inte alls					Ja, mycket
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frågorna fortsätter på nästa sida

Nu några frågor gällande ditt/ert bilval

7. Det finns ___ st bilar i hushållet.

8. Av vilken anledning är ni här?

Köpa ny; Första bil

Andra bil

Köpa begagnad; Första bil

Andra bil

Titta på en ny bilmodell

Övrigt _____

9. När har ni tänkt göra ert nästa bilköp?

Inom en vecka

Inom en månad

Inom ett halvår

Inom ett år

Längre fram

Tittar bara

10. a) Vad har ni för slags bil nu? (Exempel inom parentes, flera kryss är möjligt)

Minibil (ex; Smart)

Småbil (ex; VW Polo)

Liten mellanbil (ex; Peugeot 307)

Stor mellanbil (ex; Volvo S60)

Stor bil (ex; Saab 9-5, kombi)

Familjebuss

Har ingen bil för tillfället

b) Är någon utav dessa en;

Miljöbil

Företagsbil

Varken en miljö- eller företagsbil

11. a) Vilken typ av bil tittar ni främst på?

Minibil

Småbil

Liten mellanbil

Stor mellanbil

Stor bil

Familjebuss

Ska ej köpa bil just nu

b) Är detta en;

Miljöbil

Företagsbil

Varken en miljö- eller företagsbil

Avslutningsvis några frågor om dig/er och ert hushåll

12. Kön; Man

Kvinna

Vi är här som par

13. Vilken ålderskategori tillhör du/ni?

18-24

25-34

35-50

51-64

65-

14. Det finns ___ st barn i hushållet.

15. Var bor du/ni?

Malmö: Centrum

Västra Innerstaden

Södra Innerstaden

Husie

Limhamn & Bunkeflo

Oxie

Fosie

Hyllie

Kirseberg

Rosengård

Annan kommun än Malmö. Vilken; _____

Övrigt _____

16. Vilken är hushållets årsinkomst före skatt?

1-150 000 kr

150 001-300 000 kr

300 001-600 000 kr

600 001-800 000 kr

>800 000 kr

17. Övriga kommentarer

Tack så mycket för din/er medverkan!

(Lämna enkäten till personen som delade ut den eller lägg den i lådan vid utgången.)

Bilaga 6 - Tabellbilaga

6.1 Olika medelvärden

Tabell 1. Rangordning utav de olika egenskaperna där lågt medelvärde motsvarar högsta prioritet.

Egenskap	Medelvärde
Säkerhet	1,73
Inköpspris	2,66
Driftskostnad	2,97
Komfort	3,78
Driftsäkerhet	4,31
Prestanda	5,33
Att bilen är miljövänlig	5,53
Andrahandsvärdet	5,63

Tabell 2. Medelvärde och konfidensintervall för de aktuella erbjudandena som låg till grund för figur 4.8.

Erbjudande	Medelvärde	Konfidensintervall
Gratis parkering	2,83	0,239158
Parkering för 500 kr/år	1,86	0,202023
Parkering för 1000 kr/år	1,64	0,176795
Gratis boendeparkering	2,46	0,265211
Subventionerad broavgift över Öresundsbron	2,71	0,235242

Tabell 3. Medelvärde och konfidensintervall för de aktuella frågeställningarna som låg till grund för figur 4.8 och 4.9.

Frågeställning	Medelvärde	Konfidensintervall
Intresse av att köpa miljöbil	2,93	0,167188
Intresse av att köpa in sig i andra kommuner	2,065	0,194627

6.2 Av vilken anledning är ni här?

Tabell 4. Fördelning över respondenternas anledningar till att besöka bilhallen.

Av vilken anledning är ni här?	%
Köpa ny första bil	23
Köpa ny andra bil	14
Köpa begagnad första bil	7
Köpa begagnad andra bil	12
Titta på ny bilmodell	33
Övrigt	4
Andra kombinationer	6
Ej svarat	1

Tabell 5. Fördelning över respondenternas anledningar till att besöka bilhallen varierande av kön.

Av vilken anledning är ni här?	Antal medverkande (%)	Kön (%)		
		Man	Kvinna	Vi är här som par
Köpa ny första bil	24	17	37	29
Köpa ny andra bil	14	13	21	12
Köpa begagnad första bil	7	8	7	5
Köpa begagnad andra bil	12	12	7	15
Titta på ny bilmodell	33	38	14	32
Övrigt	4	5	7	2
Andra kombinationer	6	7	7	5
Antal medverkande (st)	115 st = 100 %	60	14	41

Tabell 6. Fördelning över respondenternas anledningar till att besöka bilhallen varierande av ålder.

Av vilken anledning är ni här?	Antal medverkande (%)	Ålder (%)				
		18-24 år	25-34 år	35-50 år	51-64 år	65- år
Köpa ny första bil	24	0	35	19	21	33
Köpa ny andra bil	13	40	6	19	10	0
Köpa begagnad första bil	7	0	9	2	14	0
Köpa begagnad andra bil	12	20	6	19	10	0
Titta på ny bilmodell	34	20	26	34	39	67
Övrigt	4	0	6	5	3	0
Andra kombinationer	6	20	12	2	3	0
Antal medverkande (st)	114 st =100 %	5	34	43	29	3

Tabell 7. Fördelning över respondenternas anledningar till att besöka bilhallen varierande av inkomst.

Av vilken anledning är ni här?	Antal medverkande (%)	Inkomst (%)				
		1-150 000 kr	150-300 kkr	300-600 kkr	600-800 kkr	>800 kkr
Köpa ny första bil	24	33	20	24	24	42
Köpa ny andra bil	14	0	20	11	6	17
Köpa begagnad första bil	7	0	8	7	13	0
Köpa begagnad andra bil	12	0	16	9	19	8
Titta på ny bilmodell	32	67	32	37	13	33
Övrigt	5	0	4	5	6	0
Andra kombinationer	6	0	0	7	19	0
Antal medverkande (st)	111 st = 100%	3	25	55	16	12

6.3 När har ni tänkt göra ert nästa bilköp?

Tabell 8. Fördelning över när respondenterna tänkt genomföra sitt nästa bilköp.

När har ni tänkt göra ert nästa bilköp?	%
Inom en vecka	15
Inom en månad	28
Inom ett halvår	15
Inom ett år	13
Längre fram	18
Tittar bara	9
Ej svarat	2

Tabell 9. Fördelning över när respondenterna tänkt genomföra sitt nästa bilköp varierande av kön.

När har ni tänkt göra ert nästa bilköp?	Antal medverkande (%)	Kön (%)		
		Man	Kvinna	Vi är här som par
Inom en vecka	15	17	14	25
Inom en månad	29	30	23	24
Inom ett halvår	15	12	40	12
Inom ett år	13	15	5	22
Längre fram	18	13	18	7
Tittar bara	10	13	0	10
Antal medverkande (st)	114 st =100 %	60	13	41

Tabell 10. Fördelning över när respondenterna tänkt genomföra sitt nästa bilköp varierande av ålder.

När har ni tänkt göra ert nästa bilköp?	Antal medverkande (%)	Ålder (%)				
		18-24 år	25-34 år	35-50 år	51-64 år	65- år
Inom en vecka	15	60	6	19	14	0
Inom en månad	29	20	43	20	25	33,3
Inom ett halvår	15	0	18	14	18	0
Inom ett år	12	20	12	14	7	33,3
Längre fram	19	0	15	21	25	0
Tittar bara	10	0	6	12	11	33,3
Antal medverkande (st)	113 st = 100%	5	34	43	28	3

Tabell 11. Fördelning över när respondenterna tänkt genomföra sitt nästa bilköp varierande av inkomst.

När har ni tänkt göra ert nästa bilköp?	Antal medverkande (%)	Inkomst (%)				
		1-150 000 kr	150-300 kkr	300-600 kkr	600-800 kkr	>800 kkr
Inom en vecka	15	33,3	20	11	6	25
Inom en månad	29	0	32	33	24	17
Inom ett halvår	15	0	8	15	25	25
Inom ett år	14	0	12	15	19	8
Längre fram	19	33,3	12	22	13	25
Tittar bara	8	33,3	16	4	13	0
Antal medverkande (st)	110 st = 100%	3	25	54	16	12

6.4 Vad har ni för slags bil idag?

Tabell 12. Fördelning över respondenternas nuvarande bilinnehav.

Vad för slags bil har ni idag?	%
Minibil	1
Småbil	8
Liten mellanbil	16
Stor mellanbil	25
Stor bil	20
Familjebuss	5
Har ingen bil för tillfället	6
Övriga kombinationer	18
Ej svarat	1

Tabell 13. Fördelning utav miljö- och företagsbilar bland respondenternas nuvarande bilar.

Är någon utav dessa en;	%
Miljöbil	5
Företagsbil	11
Varken miljö- eller företagsbil	70
Ej svarat	14

Tabell 14. Fördelning över respondenternas nuvarande bilinnehav varierande av kön.

Vad har ni för slags bil idag?	Antal medverkande (%)	Kön (%)		Vi är här som par
		Man	Kvinna	
Minibil	1	2	0	0
Småbil	8	5	23	7
Liten mellanbil	16	15	23	15
Stor mellanbil	26	29	23	22
Stor bil	20	23	0	22
Familjebuss	5	7	0	5
Har ingen bil för tillfället	6	3	23	5
Övriga kombinationer	18	16	8	24
Antal medverkande (st)	115 st = 100%	61	13	41

Tabell 15. Fördelning utav miljö- och företagsbilar bland respondenternas nuvarande bilar varierande av kön.

Är någon utav dessa en;	Antal medverkande (%)	Kön (%)		Vi är här som par
		Man	Kvinna	
Miljöbil	6	9	0	3
Företagsbil	13	18	0	8
Varken miljö- eller företagsbil	81	73	100	89
Antal medverkande (st)	100 st = 100%	55	7	38

Tabell 16. Fördelning över respondenternas nuvarande bilinnehav varierande av ålder.

Vad har ni för slags bil idag?	Antal medverkande (%)	Ålder (%)				
		18-24 år	25-34 år	35-50 år	51-64 år	65- år
Minibil	1	0	0	2	0	0
Småbil	8	0	6	7	14	0
Liten mellanbil	15	0	20	12	14	33,3
Stor mellanbil	26	0	32	19	37	33,3
Stor bil	20	80	11	23	14	33,3
Familjebuss	5	0	3	12	0	0
Har ingen bil för tillfället	6	0	17	2	0	0
Övriga kombinationer	19	20	11	23	21	0
Antal medverkande (st)	114 st = 100%	5	35	43	28	3

Tabell 17. Fördelning utav miljö- och företagsbilar bland respondenternas nuvarandebilar varierande av ålder.

Är någon utav dessa en;	Antal medverkande (%)	Ålder (%)				
		18-24 år	25-34 år	35-50 år	51-64 år	65- år
Miljöbil	6	0	4	5	8	33
Företagsbil	13	20	0	23	13	0
Varken miljö- eller företagsbil	81	80	96	72	79	67
Antal medverkande (st)	99 st = 100%	5	28	39	24	3

Tabell 18. Fördelning över respondenternas nuvarande bilinnehav varierande av inkomst.

Vad för slags bil har ni idag?	Antal medverkande (%)	Inkomst (%)				
		1-150 000 kr	150-300 kkr	300-600 kkr	600-800 kkr	>800 kkr
Minibil	1	0	4	0	0	0
Småbil	8	33,3	12	7	6	0
Liten mellanbil	16	33,3	15	22	0	8
Stor mellanbil	25	0	38	22	25	17
Stor bil	20	33,3	15	19	19	34
Familjebuss	6	0	8	2	13	8
Har ingen bil för tillfället	6	0	4	9	6	0
Övriga kombinationer	18	0	4	19	31	33
Antal medverkande (st)	111 st = 100%	3	26	54	16	12

Tabell 19. Fördelning utav miljö- och företagsbilar bland respondenternas nuvarande bilar varierande av inkomst.

Är någon utav dessa en;	Antal medverkande (%)	Inkomst (%)				
		1-150 000 kr	150-300 kkr	300-600 kkr	600-800 kkr	>800 kkr
Miljöbil	5	50	8	4	0	0
Företagsbil	14	0	4	6	23	60
Varken miljö- eller företagsbil	81	50	88	90	77	40
Antal medverkande (st)	96 st = 100%	2	24	47	13	10

6.5 Vad för slag bil tittar ni främst på?

Tabell 20. Fördelning över biltyperna som respondenterna främst är tittar på.

Vad för slags typ av bil tittar ni främst på?	%
Minibil	1
Småbil	16
Liten mellanbil	12
Stor mellanbil	34
Stor bil	21
Familjebuss	4
Ska ej köpa bil just nu	3
Övriga kombinationer	6
Ej svarat	3

Tabell 21. Fördelning utav miljö- och företagsbilar bland respondenternas nästa bil.

Ska någon utav dessa vara en;	%
Miljöbil	9
Företagsbil	4
Varken miljö- eller företagsbil	65
Både miljö- och företagsbil	2
Ej svarat	20

Tabell 22. Fördelning över biltyperna som respondenterna främst är tittar på varierande av kön.

Vad för slags typ av bil tittar ni främst på?	Antal medverkande (%)	Kön (%)		Vi är här som par
		Man	Kvinna	
Minibil	1	0	8	0
Småbil	17	16	38	12
Liten mellanbil	13	12	23	10
Stor mellanbil	34	35	8	41
Stor bil	21	22	8	24
Familjebuss	4	3	0	7
Ska ej köpa bil just nu	4	5	0	3
Övriga kombinationer	6	7	15	3
Antal medverkande (st)	112 st = 100%	58	13	41

Tabell 23. Fördelning utav miljö- och företagsbilar bland respondenternas nästa bil varierande av kön.

Är någon utav dessa en;	Antal medverkande (%)	Kön (%)		Vi är här som par
		Man	Kvinna	
Miljöbil	11	17	11	3
Företagsbil	5	4	0	8
Varken miljö- eller företagsbil	82	77	78	89
Både miljö- och företagsbil	2	2	11	0
Antal medverkande (st)	93 st = 100 %	48	9	36

Tabell 24. Fördelning över biltyperna som respondenterna främst är tittar på varierande av ålder.

Vad för slags typ av bil tittar ni främst på?	Antal medverkande (%)	Ålder (%)				
		18-24 år	25-34 år	35-50 år	51-64 år	65- år
Minibil	1	0	3	0	0	0
Småbil	17	80	14	15	15	0
Liten mellanbil	12	0	11	5	26	0
Stor mellanbil	34	20	29	37	37	67
Stor bil	22	0	29	24	11	33
Familjebuss	4	0	3	7	4	0
Ska ej köpa bil just nu	4	0	3	2	7	0
Övriga kombinationer	6	0	8	10	0	0
Antal medverkande (st)	111 st = 100%	5	35	41	27	3

Tabell 25. Fördelning utav miljö- och företagsbilar bland respondenternas nästa bil varierande av ålder.

Är någon utav dessa en;	Antal medverkande (%)	Ålder (%)				
		18-24 år	25-34 år	35-50 år	51-64 år	65- år
Miljöbil	11	0	4	11	18	33
Företagsbil	5	0	0	14	0	0
Varken miljö- eller företagsbil	82	100	96	69	82	67
Både miljö- och företagsbil	2	0	0	6	0	0
Antal medverkande (st)	92 st = 100%	5	26	36	22	3

Tabell 26. Fördelning över biltyperna som respondenterna främst är tittar på varierande av inkomst.

Vad för slags typ av bil tittar ni främst på?	Antal medverkande (%)	Inkomst (%)				
		1-150 000 kr	150-300 kkr	300-600 kkr	600-800 kkr	>800 kkr
Minibil	1	0	0	2	0	0
Småbil	16	33,3	24	15	13	8
Liten mellanbil	13	33,3	20	9	6	17
Stor mellanbil	34	33,3	32	33	25	50
Stor bil	22	0	12	24	31	25
Familjebuss	4	0	8	2	13	0
Ska ej köpa bil just nu	4	0	4	4	6	0
Övriga kombinationer	6	0	0	11	6	0
Antal medverkande (st)	110 st = 100%	3	25	54	16	12

Tabell 27. Fördelning utav miljö- och företagsbilar bland respondenternas nästa bil varierande av inkomst.

Är någon utav dessa en;	Antal medverkande (%)	Inkomst (%)				
		1-150 kkr	150-300 kkr	300-600 kkr	600-800 kkr	>800 kkr
Miljöbil	11	50	11	9	7	18
Företagsbil	6	0	6	4	7	9
Varken miljö- eller företagsbil	81	50	83	85	86	64
Både miljö- och företagsbil	2	0	0	2	0	9
Antal medverkande (st)	91 st = 100%	2	18	46	14	11

Bilaga 7 - Frågeguide till intervjuerna med företagen

Många utav frågorna kan du bara svara ja eller nej på ifall du vill det.

Vad har ni för position på företaget?

Vilka är era uppgifter/Vad går ert arbete ut på?

Vad är en miljöbil för er?

(bränslesnåla eller fordon som drivs av gas, el, elhybrid, etanol osv.?)

Hur ser ert företag på Miljöbilar? (positivt, negativt?)

Har ni några miljöbilar?

- Hur många miljöbilar har ni?
- Vilka sorter? (El, gas, hybrid, etanol...?)

Är ni miljömedvetna?

Hur?

- Hela industrin?
- Alla transporter?
- Bilar?
- Använder ni er av någon bilpool?

Är det/Skulle det vara mycket dyrare att tänka miljömedvetet då det gäller transporter?

Vad tror du om framtiden för miljöbilar?

- lättare att köra miljövänligt nu när bensinpriserna ökar?
- Får ni som företag ytterligare rabatter?
- Har synen på miljöbilar ändrats sen de först dök upp på marknaden/Har ni märkt någon skillnad?

Har ni någon miljöpolicy?

- Skiljer sig er miljöpolicy gällande transporter den övriga miljöpolicyen?

Hur fungerar det med bilar på ert företag?

- Köper ni in bilar själva?
- Leasar ni?
- Hur ofta tas dessa beslut
- Hur ofta skaffar ni nya fordon?
- Vad är viktigast vid bilköp? (Säkerhet, miljön, komfort osv.)

Om de har miljöbilar;

Hur använder ni miljöbilar?

- Som personbilar till och från arbetet (personalens bil – leasing?)
- Som exempelvis skåpbilar för ”frakt” och dylikt
- Som personbil/tjänstebil under arbetsdagen (personalen tar sin egen bil/cykel till jobbet)

Vad tycker ni om Malmö stads erbjudande?

- ALT 1: Subventionerad parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1000 kr för 1 år (tillstånd utfärdas för ett år i taget). (Detta är alltså det subventionerade förslaget)
- ALT 2: Gratis parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kr för 3 år (tillstånd utfärdas vid ansökan) (Detta är alltså gratisförslaget)
- Bör även snålare bensin- och dieselfordon ingå?

Har ni några andra förslag på hur man hade kunnat gynna miljöbilarna i Malmö?

- Subventionerade broavgifter?
- Subventionerade boendeparkeringar?
- ...

Hur många anställda?

Var ligger företaget?

Bilaga 8 - Intervju med företag 1

Vad har ni för position på företaget?

Inköpschef

Vilka är era uppgifter/Vad går ert arbete ut på?

Att göra upp ramavtal, synka uppgifter. Övergripande ansvar av inköp av bland annat tjänster.

Vad är en miljöbil för er?

(bränslesnåla eller fordon som drivs av gas, el, elhybrid, etanol osv.?)

Fordon som drivs på alternativa bränslen, även elhybrid. Osäker på bränslesnåla.

Hur ser ert företag på Miljöbilar? (positivt, negativt?)

Positivt

Har ni några miljöbilar?

Ja

- **Hur många miljöbilar har ni?** Alla som väljer att ha tjänstebil ska från och med i fjor ha miljöbil. För tillfället har de ungefär 15-20 bilar rullandes. De tar de efter hand som det är dags att byta.
- **Vilka sorter? (El, gas, hybrid, etanol...?)** Det är etanolfordon som de använder sig av. Om de anställda väljer en förmånsbil så ser de gärna att etanol väljs. Billigare så.

Är ni miljömedvetna?

Ja

Hur?

De är miljömedvetna i stort sett. Försöker se till så att det blir så lite utsläpp som möjligt.

- **Hela industrin? Ja**
- **Alla transporter?** Svårt då det inte finns lastbilar som är miljöfordon, men det finns en rad olika krav på vad en lastbil får släppa ut och de klarar dessa väl. Försöker ligga så långt under kraven som möjligt.
- **Bilar? Ja**
- **Använder ni er av någon bilpool? Nej**

Är det/Skulle det vara mycket dyrare att tänka miljömedvetet då det gäller transporter?

Nä...i längden så tjänar dem på det.

Vad tror du om framtiden för miljöbilar?

Beror mycket på ifall det fortsätter vara billigare med tex. etanolen än med bensinen.

- **lättare att köra miljövänligt nu när bensinpriserna ökar?** Ja
- **Får ni som företag ytterligare rabatter?** Nä...inte för att köpa in dem. Men de anställda som använder sig av miljöbil får sänkt förmånsvärde på 20 %. Detta i sin tur bidrar till att företagets sociala förmåner minskar, Vilket är bra!
- **Har synen på miljöbilar ändrats sen de först dök upp på marknaden/Har ni märkt någon skillnad?** Ja...folk är allt mer positiva...märks att det skrivs mycket om det.

Har ni någon miljöpolicy? Ja

- **Skiljer sig er miljöpolicy gällande transporter den övriga miljöpolicyen?** Nä...de går i princip hand i hand. Skillnaden är att en bilpolicy är mer detaljerad än den övergripande miljöpolicyen som är mer generell. Bilpolicyen är en del av miljöpolicyen. (Verkar som om de uppdaterat efter hand, för de hade inte problem med att ha glömt bort bilarna då de uppdaterat miljöpolicyen...något som en av bilhandlarna pratade om.)
-

Hur fungerar det med bilar på ert företag?

- **Köper ni in bilar själva?**
- **Leasar ni?** Ja
- **Hur ofta tas dessa beslut?** Brukar byta var 3:e år och numer blir det då en miljöbil.
- **Hur ofta skaffar ni nya fordon?** Se ovan
- **Vad är viktigast vid bilköp? (Säkerhet, miljön, komfort osv.)** En kombination. Säkerhet naturligtvis...även miljön, utrymmet. Det ska dessutom vara en rimlig kostnad.

Om de har miljöbilar;

Hur använder ni miljöbilar?

- **Som personbilar till och från arbetet (personalens bil – leasing?)** Ja
- **Som exempelvis skåpbilar för ”frakt” och dylikt?** Nej då lastbilarna ej är miljöfordon, men de är miljövänliga
- **Som personbil/tjänstebil under arbetsdagen (personalen tar sin egen bil/cykel till jobbet)** Ja

Vad tycker ni om Malmö stads erbjudande?

- ALT 1: Subventionerad parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1000 kr för 1 år (tillstånd utfärdas för ett år i taget).
- ALT 2: Gratis parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kr för 3 år (tillstånd utfärdas vid ansökan)
- Naturligtvis är det alternativ 2 som är det intressanta. Han har ej hört något om Malmö arbete, men vet att andra kommuner har infört detta. Undrar lite över varför det ej kan vara gratis (beror på antalet tillgängliga p-platser, som jag förstått det).

- **Bör även snålare bensin- och dieselfordon ingå? Ja...**ifall de drar väldigt lite så.

Har ni några andra förslag på hur man hade kunnat gynna miljöbilarna i Malmö?

- **Subventionerade broavgifter?** Ja
- **Subventionerade boendeparkeringar?** Är inte detta inräknat? Nej...då vissa är privatägda...då kan detta också vara intressant.
- Rabatter för de som köper in bilarna...antar att företagen som köper in kanske skulle kunna få någon rabatt...var så jag tolkade det.
- Gratis biltvättar

Hur många anställda?

15 000

Bilaga 9 - Intervju med företag 2

Vad har ni för position på företaget?

Personalassistent

Vilka är era uppgifter/Vad går ert arbete ut på?

Rekrytering, assistentuppgifter, beställer bilar, träffar människor

Vad är en miljöbil för er?

(bränslesnåla eller fordon som drivs av gas, el, elhybrid, etanol osv.?)

Ej bränslesnåla

Hur ser ert företag på Miljöbilar? (positivt, negativt?)

Positivt

Har ni några miljöbilar?

Ja

- **Hur många miljöbilar har ni?** De flesta utav dem som ska ha nya bilar beställer miljöfordon. Bilar har kontrakt på 3 år så det är en process som rullar på efter hand, ej alla med en gång. Det är inget krav på att alla nya fordon ska vara miljöbilar utan det är upp till förarna. Företaget visar dock att de är intresserade av att personalen väljer miljöbilar. Om de väljer miljöbilar eller ej beror lite på var i landet de bor – om det finns tankställen i närheten osv.
- **Vilka sorter? (El, gas, hybrid, etanol...?)** De har flera olika. Etanol, hybrider, gas...

Är ni miljömedvetna?

Ja

Hur?

De är miljömedvetna i stort. Även inom industrin. De är både ISO 14000 och 9000 certifierade så de har höga krav på sig.

- **Hela industrin?** Ja, eftersom de har med färgprodukter att göra så har de höga krav både på den yttre och inre miljön.
- **Alla transporter?** De köper in lastbilstjänster utifrån så det är det företaget som tar hand om det, men självklart har de ett ansvar som ”köpare” av tjänsten att se till så att det är ett bra alternativ.
- **Bilar?** Ja
- **Använder ni er av någon bilpool?** Nej

Är det/Skulle det vara mycket dyrare att tänka miljömedvetet då det gäller transporter?

Nej, det blir billigare för förarna eftersom de kan jämka.

Vad tror du om framtiden för miljöbilar?

Positiv ifall förarna fortsätter att få förmåner som exempelvis jämkningen.

- **lättare att köra miljövänligt nu när bensinpriserna ökar?** Ja, stor inverkan
- **Får ni som företag ytterligare rabatter?** Nej, det är förarna som får fördelarna, inte företaget.
- **Har synen på miljöbilar ändrats sen de först dök upp på marknaden/Har ni märkt någon skillnad?** Ja, folk är mycket mer intresserade och nyfikna idag. För några år sedan skulle många nog ha skrattat ifall man sagt att man skulle iväg och köpa en miljöbil, så är det inte idag. Det är en helt annan prestanda på dagens miljöbilar.

Har ni någon miljöpolicy? Ja

- **Skiljer sig er miljöpolicy gällande transporter den övriga miljöpolicyen?** Hon är ej säker på hur dessa är kopplade, men de har policy i båda fallen.

Hur fungerar det med bilar på ert företag?

- **Köper ni in bilar själva?** Ja
- **Leasar ni?**
- **Hur ofta tas dessa beslut?** Byter fordon efter 36 månader eller då de rullat 12000 mil...det kan ju ske inom redan två år exempelvis.
- **Hur ofta skaffar ni nya fordon?** Se ovan
- **Vad är viktigast vid bilköp? (Säkerhet, miljön, komfort osv.)** En kombination.

Om de har miljöbilar

Hur använder ni miljöbilar?

- **Som personbilar till och från arbetet (personalens bil – leasing?)** Ja
- **Som exempelvis skåpbilar för ”frakt” och dylikt?** Köper in denna tjänst. De har även butiker runt om i landet, de har också fordon men det är inte hon insatt i hur det fungerar där.
- **Som personbil/tjänstebil under arbetsdagen (personalen tar sin egen bil/cykel till jobbet)** Ja

Vad tycker ni om Malmö stads erbjudande?

- ALT 1: Subventionerad parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1000 kr för 1 år (tillstånd utfärdas för ett år i taget).
- ALT 2: Gratis parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kr för 3 år (tillstånd utfärdas vid ansökan)
- Naturligtvis är det alternativ 2 som är det intressanta.
- **Bör även snålare bensin- och dieselfordon ingå?** Ja

Har ni några andra förslag på hur man hade kunnat gynna miljöbilarna i Malmö?

- **Subventionerade broavgifter?** De har redan ett avtal då bilarna har BroBizz och eftersom de är så pass många så har de redan subventionerade priser. Kan kanske vara svårt att koppla detta till en viss bil då BroBizzen kan flyttar runt

och det kan du vara svårt att kontrollera så att det är miljöbilen som får subventioneringen osv.

- **Subventionerade boendeparkeringar?** Bra
- Många utav deras fordon rullar inte bara i Malmö då de är säljare och runt i hela landet. Det bästa skulle vara ifall det var samma regler och avgifter i hela landet så att man kunde betala sin avgift och sen kunna använda det överallt i landet.

Hur många anställda?

Totalt med alla butiker osv. så är de 700 st.

Bilaga 10 - Intervju med företag 3

Vad har ni för position på företaget?

Teamledare, säljer + tar hand om säljare

Vilka är era uppgifter/Vad går ert arbete ut på?

Tar hand om säljaruppgifter, gör säljaruppföljningar + säljer själv också

Vad är en miljöbil för er?

(bränslesnåla eller fordon som drivs av gas, el, elhybrid, etanol osv.?)

Alla så länge det är inom okej ramar så att de är godkända

Hur ser ert företag på Miljöbilar? (positivt, negativt?)

Positivt

Har ni några miljöbilar?

Ja

- **Hur många miljöbilar har ni?** I deras avdelning så har de 2 stycken miljöbilar som är relativt nyinköpta. Det låter kanske lite, men de har bara totalt 5 stycken bilar inom denna koncern.
- **Vilka sorter? (El, gas, hybrid, etanol...?)** Hybrid

Är ni miljömedvetna?

Ja

Hur?

De är miljömedvetna i stort. Hela koncernen, allt ifrån källsortering till miljöbilar.

- **Hela industrin?**
- **Alla transporter?**
- **Bilar?** Ja
- **Använder ni er av någon bilpool?** Nej

Är det/Skulle det vara mycket dyrare att tänka miljömedvetet då det gäller transporter?

Ja, det är dyrare i inköp då miljöbilar kostar mycket mer – de har lagt cirka 100 000 kronor mer per bil för att få miljöfordon, men det var något som de diskuterade och de ansåg att de som företag hade råd med det. De hoppas på att det ska betala sig eller i alla fall gå jämnt ut i längden om man ser till att de krävs mindre bränsle.

Vad tror du om framtiden för miljöbilar?

Positivt ifall rätt ansvar tas, så att det ej är så dyrt

- **lättare att köra miljövänligt nu när bensinpriserna ökar?** Njæ...tror inte att det har så stor inverkan. Anser att bensinpriserna är ett svagt argument från ledningar osv. Istället bör de trycka på de globala problemen. Se till att hela industrin ändras så att det inte ska kosta så mycket mer att köpa miljöbilar.
- **Får ni som företag ytterligare rabatter?** Nej, han är ej insatt i ifall de får några subventioneringar av några slag

- **Har synen på miljöbilar ändrats sen de först dök upp på marknaden/Har ni märkt någon skillnad?** Ja. Märks t.ex. då stora och dyra märken tar fram hybridfordon i form av jeepar. Det tyder på att även deras kunder som inte bryr sig så mycket om hur mycket bensinen kostar också är intresserade så att det faktiskt finns en efterfrågan.

Har ni någon miljöpolicy? Ja

- **Skiljer sig er miljöpolicy gällande transporter den övriga miljöpolicyen?** Ej insatt i det

Hur fungerar det med bilar på ert företag?

- **Köper ni in bilar själva?**
- **Leasar ni?** Ja, men de väljer själva vilka de vill ha
- **Hur ofta tas dessa beslut?** Var tredje år tror han att det är
- **Hur ofta skaffar ni nya fordon?** Se ovan
- **Vad är viktigast vid bilköp? (Säkerhet, miljön, komfort osv.)** En kombination av lite allt möjligt, även priset

Om de har miljöbilar

Hur använder ni miljöbilar?

De har bara miljöbilar som företagsbilar. De har totalt 5 stycken bilar som används inom koncernen och när de ej arbetar står bilarna på företaget. Ej förmåns- eller tjänstebilar. Vet ej hur det är i övrigt.

- **Som personbilar till och från arbetet (personalens bil – leasing?)**
- **Som exempelvis skåpbilar för ”frakt” och dylikt**
- **Som personbil/tjänstebil under arbetsdagen (personalen tar sin egen bil/cykel till jobbet)**

Vad tycker ni om Malmö stads erbjudande?

- ALT 1: Subventionerad parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1000 kr för 1 år (tillstånd utfärdas för ett år i taget).
- ALT 2: Gratis parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kr för 3 år (tillstånd utfärdas vid ansökan)
- Alternativ 2 låter intressant.
- **Bör även snålare bensin- och dieselfordon ingå?** Ja

Har ni några andra förslag på hur man hade kunnat gynna miljöbilarna i Malmö?

- **Subventionerade broavgifter?** Kan vara svårt att få igenom då det gäller två länder.
- **Subventionerade boendeparkeringar?** Njae...kanske, men folk köper nog inte miljöbilar för att de ska få billigare boendeparkering...detta skulle mer vara som en extra förmån (ej morot till köp).
- Det där med parkering låter bra. Det ska vara enklare att ta sig in med en miljöbil i stadskärnan än med en vanlig bil. Kanske hade man kunnat ha några våningar i ett p-hus som bara var för miljöbilar. Måste vara bra och attraktiva platser.

Hur många anställda?

De är 750 stycken, men 25 stycken inom denna delen.

Bilaga 11 - Intervju med företag 4

Vad har ni för position på företaget?

Regionchef

Vilka är era uppgifter/Vad går ert arbete ut på?

Inköp, försäljning, budgetering, att vara chef för fyra stycken depåchefer. Ansvarar för en personalstab på cirka 30 elektriker.

Vad är en miljöbil för er?

(bränslesnåla eller fordon som drivs av gas, el, elhybrid, etanol osv.?)

En bil som drivs på andra bränslen än bensin och diesel. Elhybrider räknas in. Detta vid första tanken, sen kan även andra fordon kunna ingå.

Hur ser ert företag på Miljöbilar? (positivt, negativt?)

Tidigare så var det negativt eftersom om de skulle välja andra alternativ än bensin så hade de fått betala ett högre förmånsvärde (alltså föraren inte företaget). Nu verkar det dock som om företaget ska komma att premiera miljöbilar och då främst etanolfordon...de andra alternativen finns ej ännu. Personligen anser han dock att miljöbilar är positivt.

Har ni några miljöbilar?

Vi har en tjänstebil som drivs på etanol.

- **Hur många miljöbilar har ni?**
- **Vilka sorter? (El, gas, hybrid, etanol...?)** Etanol

Är ni miljömedvetna?

Ja

Hur?

- **Hela industrin?** Tillverkar inte något. Företaget är ett maskinuthyrningsföretag och alla maskiner drivs med miljödieisel.
- **Alla transporter?** Köper in tjänsten utifrån, och det är det hyrda företaget som ansvarar för dessa transporter. Alla transporter som görs inom Malmö görs med godkända transportmedel – ingår i miljözonen.
- **Bilar?** Samtliga servicebilar är dieseldrivna.
- **Använder ni er av någon bilpool?** Nej

Är det/Skulle det vara mycket dyrare att tänka miljömedvetet då det gäller transporter?

Kan inte påverka det.

Vad tror du om framtiden för miljöbilar?

Positiv i synnerhet för elhybridbilar.

- **lättare att köra miljövänligt nu när bensinpriserna ökar?** Ja
- **Får ni som företag ytterligare rabatter?** Nej, det är förarna som får fördelarna (rent privat alltså), inte företaget.

- **Har synen på miljöbilar ändrats sen de först dök upp på marknaden/Har ni märkt någon skillnad?** Han tror att synen blivit betydligt positivare och framför allt att dem kommer att bli billigare att köpa och äga.

Har ni någon miljöpolicy? Ja

- **Skiljer sig er miljöpolicy gällande transporter den övriga miljöpolicyen?** Nej, det är samma. Deras miljöpolicy bygger på att om det finns ett miljövänligare alternativ så väljs detta framför övriga.

Hur fungerar det med bilar på ert företag?

- **Köper ni in bilar själva?** Nej
- **Leasar ni?** Ja
- **Hur ofta tas dessa beslut?** Var tredje år eller minst 15 000 mil, alltså om ett fordon rullat 10 000 mil efter 3 år så fortsätter det vara i bruk tills det rullat i ytterligare 5000 mil.
- **Hur ofta skaffar ni nya fordon?** Se ovan
- **Vad är viktigast vid bilköp? (Säkerhet, miljön, komfort osv.)** Tjänstebilarna; bland annat komfort och ekonomi, men självklart en kombination av allt möjligt såsom t.ex. säkerhet. Servicebilarna; lastutrymmet och ekonomi. Naturligtvis även säkerhet, miljö osv....kombination.

Om de har miljöbilar;

Hur använder ni miljöbilar?

- **Som personbilar till och från arbetet (personalens bil – leasing?)** Ja
- **Som exempelvis skåpbilar för ”frakt” och dylikt?** Dieseldrift, men de kan ej räknas som miljöbilar.
- **Som personbil/tjänstebil under arbetsdagen (personalen tar sin egen bil/cykel till jobbet)** Servicebilarna används på detta sätt, och de drivs på diesel.

Vad tycker ni om Malmö stads erbjudande?

- ALT 1: Subventionerad parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 1000 kr för 1 år (tillstånd utfärdas för ett år i taget).
- ALT 2: Gratis parkering för miljöbilar (etanol, gas och elhybrid) erhålles på av kommunen kontrollerade p-platser i Malmö stad mot en kostnad av 50 kr för 3 år (tillstånd utfärdas vid ansökan)
- Det flesta ställen som de stannar på är avstängda då det är arbetsområden och då krävs ingen p-avgift. Men om något alternativ skulle väljas så är det sista som är intressant.
- **Bör även snålare bensin- och dieselfordon ingå?** Ja

Har ni några andra förslag på hur man hade kunnat gynna miljöbilarna i Malmö?

- **Subventionerade broavgifter?** Han hade inte åkt över oftare för det.
- **Subventionerade boendeparkeringar?** Ja, hade kunnat vara intressant.
- Han tycker att alla miljöfordon borde bli skattebefriade. Om förmånsvärdet hade varit minst hälften mot en vanlig bil så hade fler valt miljöbil.

Hur många anställda?

Totalt inom företaget 300 stycken och inom koncernen 12 000 stycken.

Bilaga 12 - Regeringens miljöbilsdefinition

Svensk författningssamling



SFS 2005:1228

Utkom från trycket
den 28 december 2005

Förordning om ändring i förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar;

utfärdad den 15 december 2005.

Regeringen föreskriver i fråga om förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar

dels att nuvarande 3–5 §§ skall betecknas 8–10 §§,

dels att 2 § och de nya 8–10 §§ skall ha följande lydelse,

dels att det i förordningen skall införas sju nya paragrafer, 3–7, 11 och 12 §§, samt närmast före 1 § en ny rubrik som skall lyda "Inledning" och närmast före 2, 3 och 8 §§ nya rubriker av följande lydelse.

| Definitioner

2 § I denna förordning avses med

miljöbil: en personbil som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat drivmedel än gasol och som tillhör miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, samt uppfyller kraven i 3–7 §§,

förnybara bränslen: sådana förnybara bränslen som framställs ur förnybara energikällor enligt definitionen i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG av den 27 september 2001 om främjande av el producerad från förnybara energikällor på den inre marknaden för el¹, ändrat genom bilaga II till anslutningsakten för Tjeckien m.fl.²,

bensin: sådan motorbensin som får saluföras enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen,

diesel: sådant dieselbränsle som får saluföras enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen,

leasing: hyra av en personbil med en bestämd hyrestid om minst ett år.

Andra beteckningar som används i denna förordning har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och i förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

| Utsläppskrav

3 § Om en personbil är utrustad med teknik för drift endast med bensin, eller är utrustad med teknik för drift endast med diesel, får, enligt uppgift i

¹ EGT L 283, 27.10.2001, s. 33 (Celex 32001L0077).

² EUT L 236, 23.9.2003, s. 53 (Celex 12003TN02/01/A).

SFS 2005:1228

vägtrafikregistret, utsläppet av koldioxid vid blandad körning inte överstiga 120 gram per kilometer.

4 § Om en personbil är utrustad med en kompressionstænd motor skall, enligt uppgift i vägtrafikregistret eller enligt uppgift som avses i 5 § andra stycket, utsläppet av partiklar vara lägre än 5 milligram per kilometer.

5 § Om en personbil är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensen eller diesel (alternativt bränsle), får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, bränsleförbrukningen per 100 kilometer vid blandad körning inte överstiga 9,2 liter bensen, 8,4 liter diesel eller 9,7 kubikmeter gas. Om det i vägtrafikregistret finns uppgift om att personbilen kan drivas med två olika bränslen, gäller det för personbilen mest fördelaktiga värdet.

Om fordonet inte är typgodkänt för det alternativa bränslet skall det genom uppgifter från tillverkaren eller generalagenten säkerställas att fordonet vid drift även med sådant bränsle motsvarar kraven enligt miljöklass 2005 och, om fordonet har en kompressionstænd motor, att utsläppet av partiklar är lägre än 5 milligram per kilometer.

Om en personbil inte kan drivas med en bränsleblandning som till övervägande del, räknat på bränslets energiinnehåll, består av alternativt bränsle, gäller i stället för gränsvärdena i första stycket det gränsvärde som anges i 3 §.

6 § Om en personbil tillhör miljöklass El får, enligt uppgifter från tillverkaren eller generalagenten, elenergiförbrukningen per 100 kilometer inte överstiga 37 kilowattimmar.

7 § En automatväxlad personbil skall anses uppfylla de gränsvärden som anges i 5 § första stycket, om den i övrigt är identisk med en manuellt växlad personbil som uppfyller tillämpligt gränsvärde.

Myndigheternas inköp och leasing av personbilar

8 § Minst 75 procent av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår skall vara miljöbilar. Vid denna beräkning skall dock inte följande typer av bilar omfattas:

1. utryckningsfordon,
2. personbilar med fler än fyra sittplatser utöver förarplatsen, och
3. personbilar som är särskilt anpassade för personskydd.

Bestämmelsen i första stycket gäller inte om myndigheten under ett kalenderår köper in eller ingår leasingavtal om färre än totalt två personbilar.

9 § En myndighet skall se till att myndighetens miljöbilar som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med alternativt bränsle i största möjliga utsträckning drivs med förnybara bränslen.

10 § En myndighet som under ett kalenderår köpt in eller leasat minst en personbil skall senast den 1 mars följande år till Vägverket lämna en redogörelse för sina inköp och sin leasing av personbilar under kalenderåret. Det skall framgå av redogörelsen hur många personbilar som köpts in och leasats

under året samt hur stor andel av dessa som är miljöbilar. Vidare skall det framgå med vilken teknik för drift som miljöbilarna är utrustade samt hur myndigheten har uppfyllt kravet i 9 §.

SFS 2005:1228

11 § En myndighet som under ett kalenderår ägt eller leasat minst en miljöbil skall senast den 1 mars följande år till Vägverket lämna en redogörelse för den sammanlagda volymen av förbrukat bränsle, fördelat på slag av bränslen, för miljöbilar under kalenderåret.

12 § Vägverket skall göra en sammanställning av myndigheternas redogörelser enligt 10 och 11 §§ och i den inkludera en sådan redogörelse som avses i dessa paragrafer för verkets inköp och leasing av personbilar och bruk av miljöbilar. Sammanställningen skall lämnas till regeringen senast den 1 april varje år.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2006.

2. En redogörelse enligt 10 § skall för tiden till och med den 31 december 2005 göras med tillämpning av 2 och 4 §§ i sina äldre lydelse.

På regeringens vägnar

ULRICA MESSING

Lennart Renbjör
(Näringsdepartementet)