

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

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



Rapport 140501

FÖRORD

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

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

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

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



Kontakt

Lotta Schmidt
0761 020709
Lotta.Schmidt@wspgroup.se

INNEHÅLL

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

Svarsfrekvens, urval, metod och tidplan

Undersökningsomgång 1 – bensindrivna bilar

Urval

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

Metod

Postenkät till bilägarens hemadress.

Tidplan

Enkäterna skickades ut 18/11

Påminnelse 1 skickades ut 25/11

Ingen andra påminnelse

Slut på insamling + leverans 9/12

Svarsfrekvens

Antal utskick	1927
Antal inkomna svar	688
Svarsfrekvens	36%

Undersökningsomgång 2 – dieseldrivna bilar

Urval

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

Metod

Postenkät till bilägarens hemadress.

Tidplan

Enkäterna skickades ut 14/1

Påminnelse 1 skickades ut 22/1

Påminnelse 2 skickades ut 29/1

Slut på insamling + leverans 17/2

Svarsfrekvens

Antal utskick	813
Antal inkomna svar	345
Svarsfrekvens	42%

Totalt båda undersökningsomgångarna

Antal utskick	2740
Antal inkomna svar	1033
Svarsfrekvens	38%

Viktning

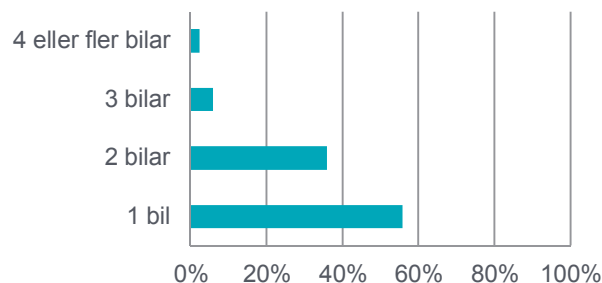
Resultaten har viktats med avseende på ålder och drivmedel så att resultaten motsvarar fördelningen enligt urvalet/Transportstyrelsen.

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

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

Bil innehav och fakta om den nya bilen

Hur många bilar finns i hushållet idag?

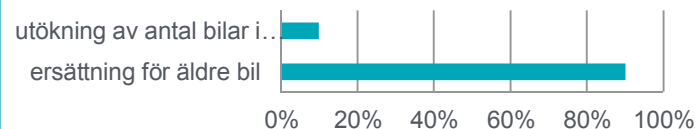


Nästan sex av tio har efter nybilsköpet en bil i hushållet. De som har två bilar i hushållet har i högre grad skaffat en dieseldriven bil.

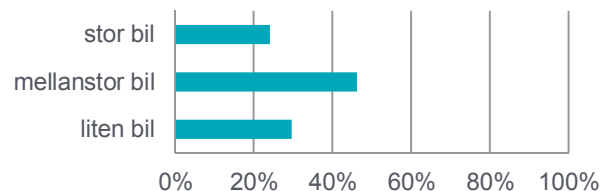
10 procent har utökat antalet bilar i hushållet med sitt nybilsköp. 2 procent av dessa har utökat antalet bilar från ingen till en bil.

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

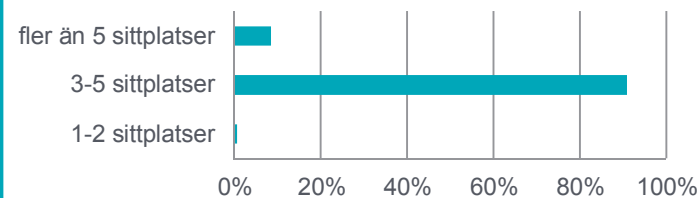
Är den nya bilen...?



Vad köpte du för typ av bil?

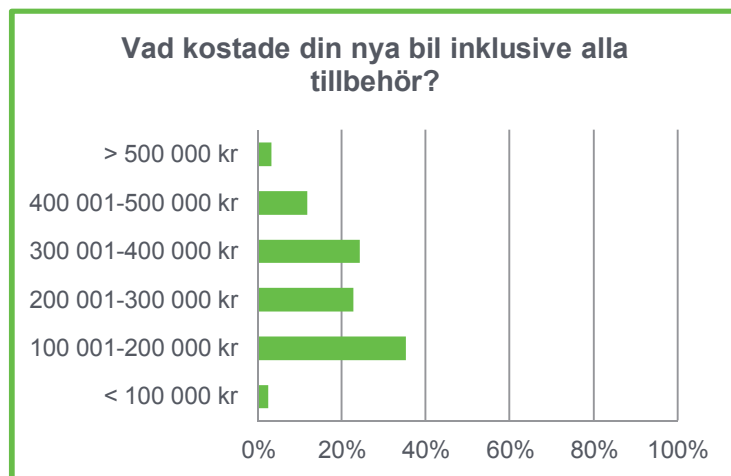


Hur många sittplatser finns det i din nya bil (inklusive förarplatsen)?



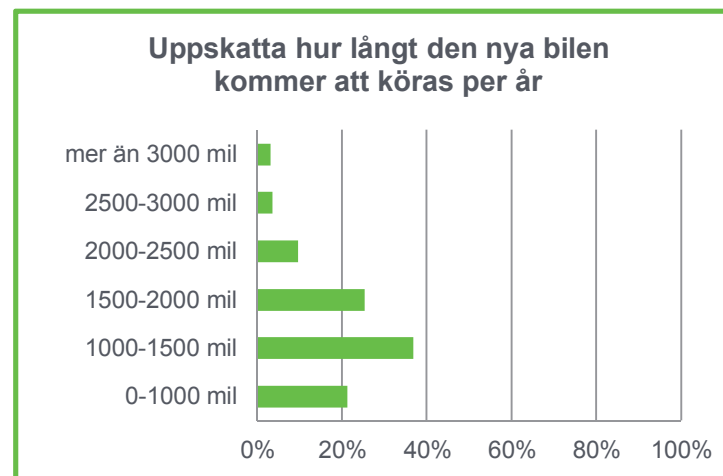
En majoritet av bilarna har 3-5 sittplatser. Enbart 9 procent av bilarna har 6 eller fler sittplatser.

Inköpspris och uppskattad körsträcka per år



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

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

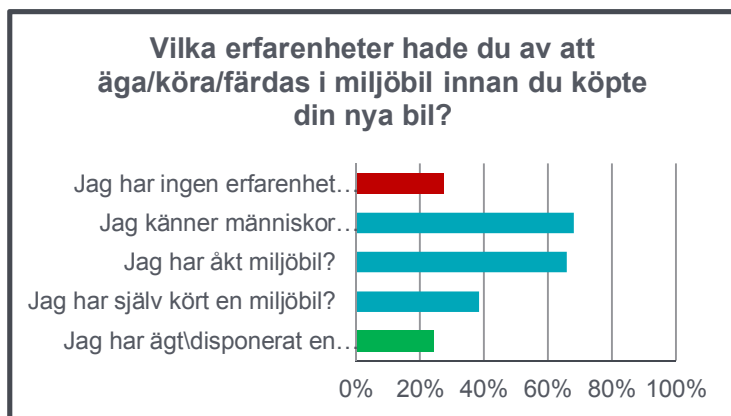


Majoriteten av bilarna (58%) kommer att köras 1500 mil eller kortare.

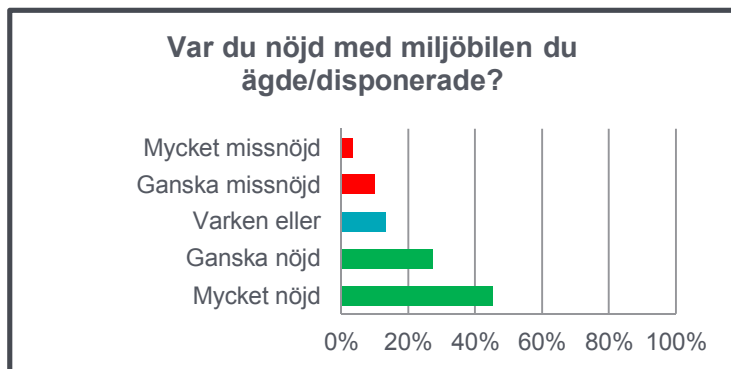
De dieseldrivna bilarna kommer i högre grad att köras längre under ett år.

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

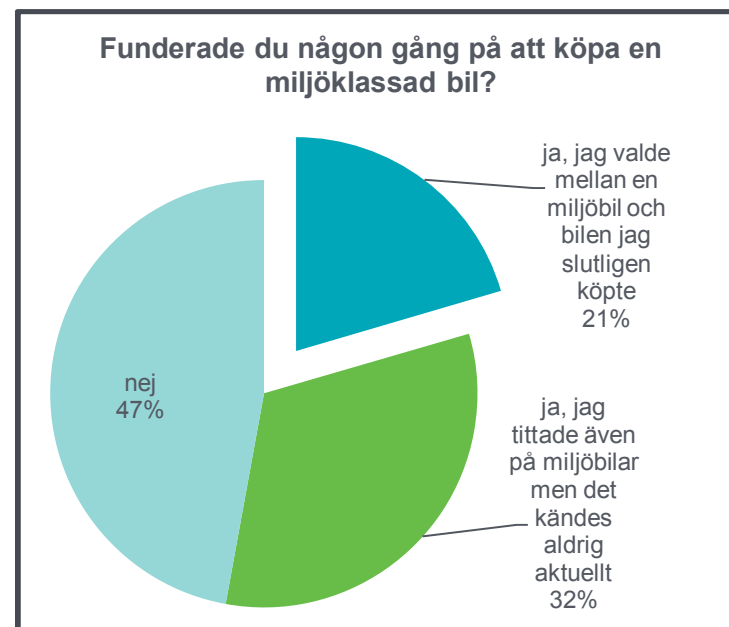
Intresse och erfarenhet av miljöbilar



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



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

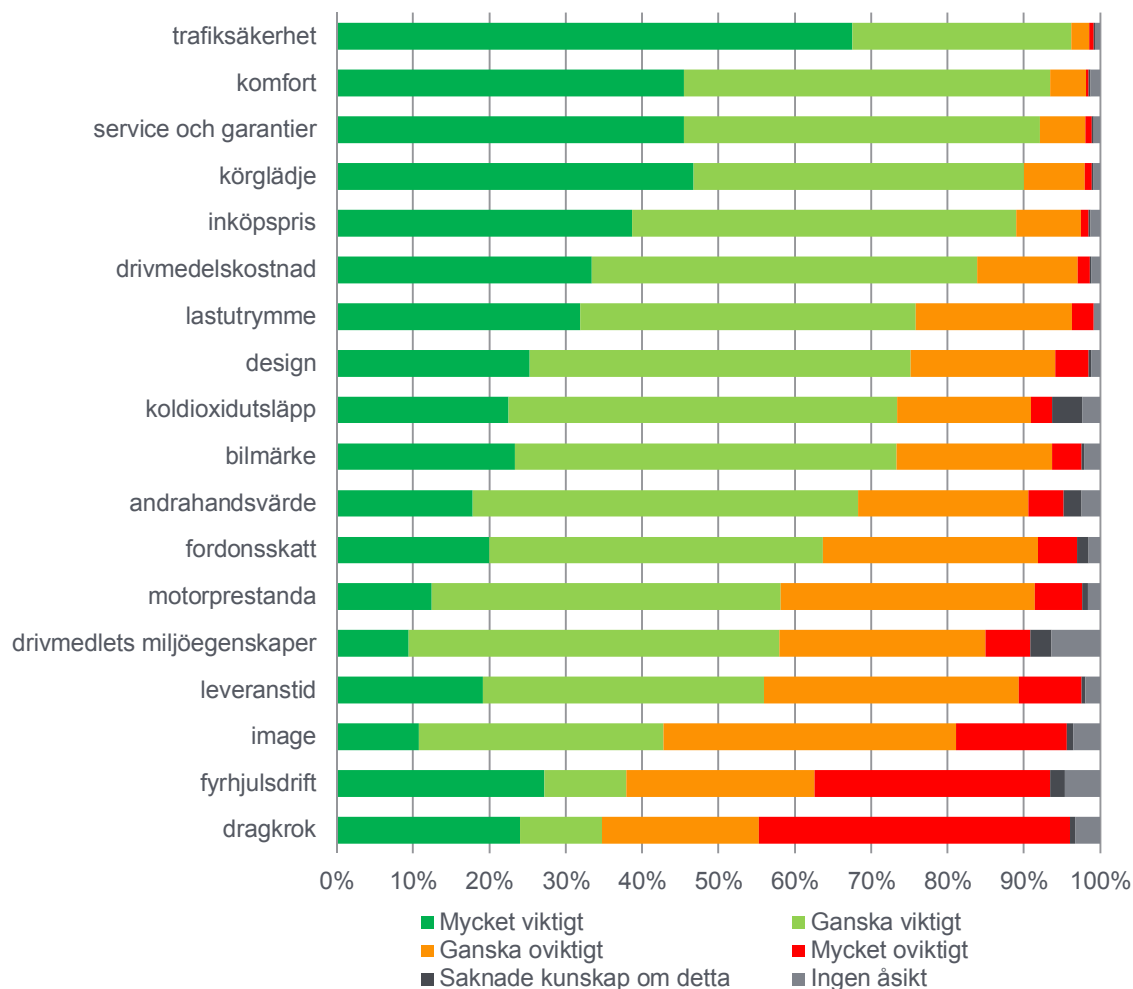


En av fem övervägde att köpa en miljöbil – de valde mellan en miljöbil och den bil de slutligen köpte.

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

Viktiga egenskaper och omständigheter vid köp av ny bil

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



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

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

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

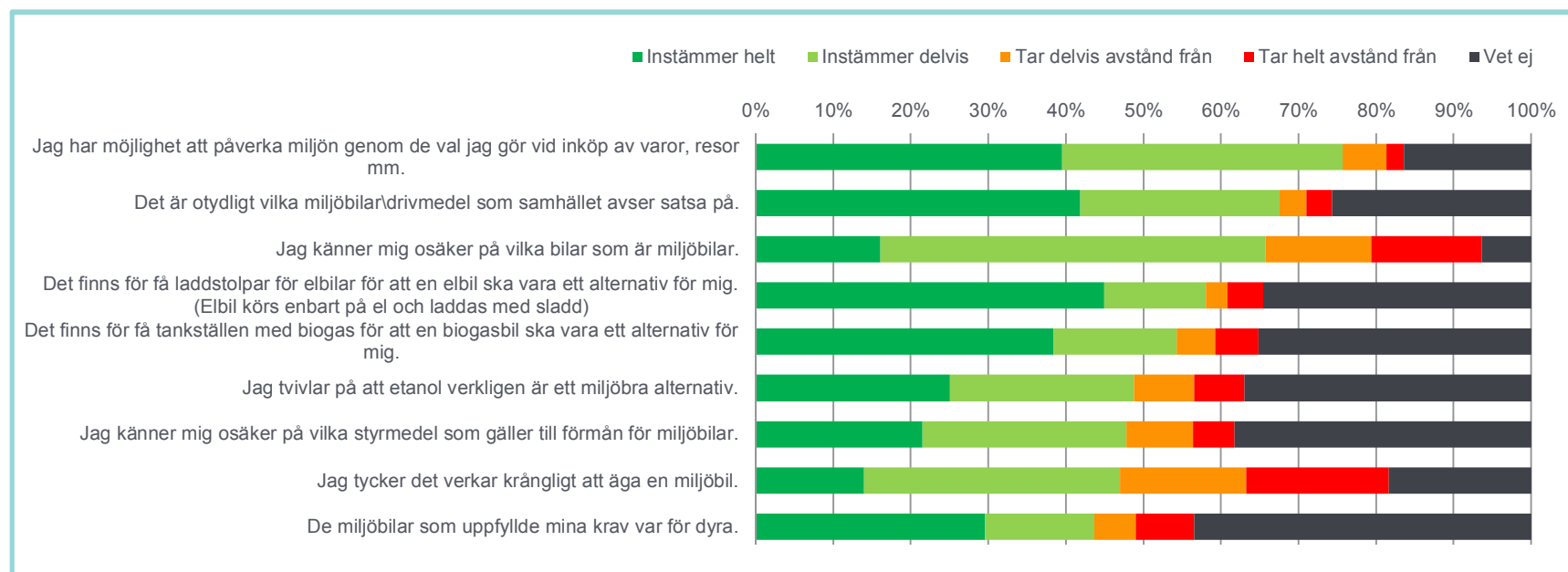
- Drivmedlets miljöegenskaper
- Fordonsskatt
- Koldioxidutsläpp
- Drivmedelskostnad

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

- Fyrhjulsdrift

Hypoteser som testats – i vilken omfattning stämmer de?

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



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

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

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

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

Hypoteser som testats – i vilken omfattning stämmer de?

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

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

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

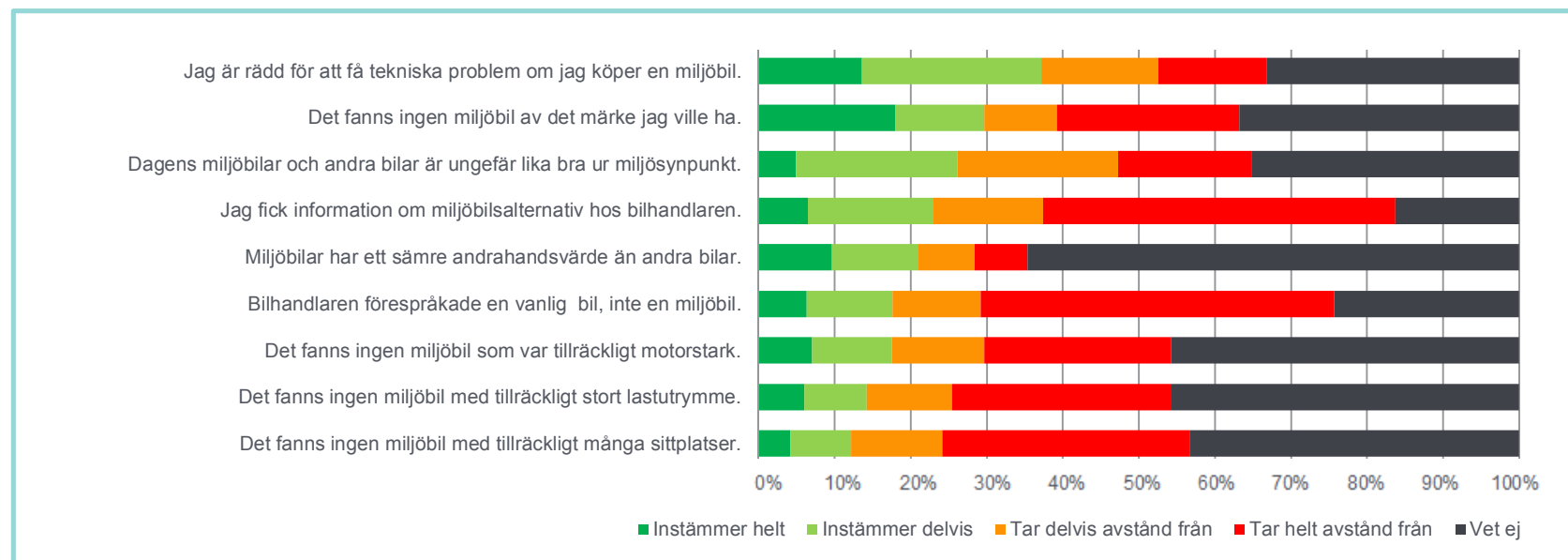
3 av 10 uppgav att det bilmärke de var intresserade av inte hade någon miljöbil.

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

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

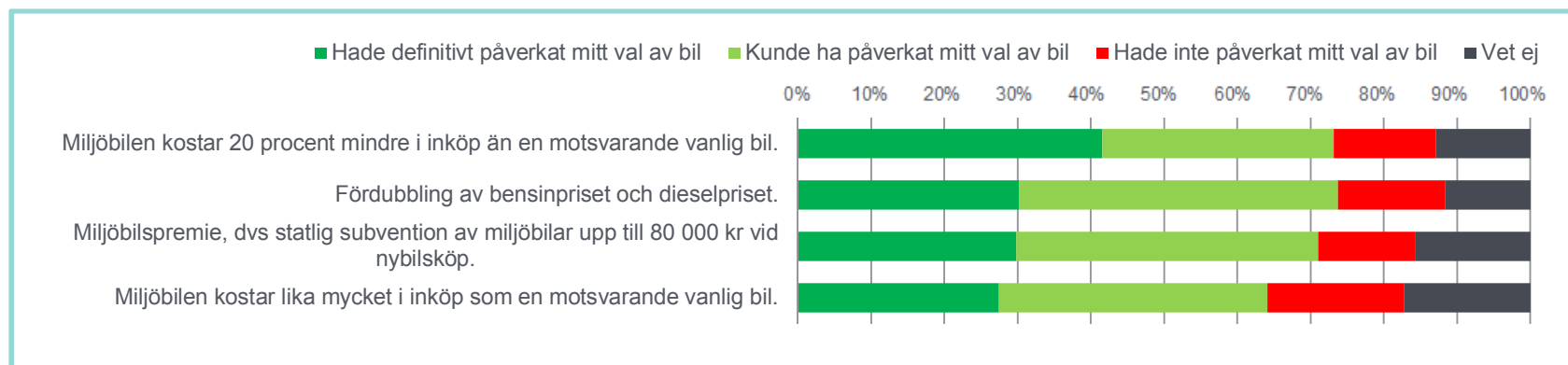
Det råder delade meningar om dagens miljöbilar och andra bilar är ungefär lika miljövänliga – en fjärdedel anser att de är ungefär lika bra och knappt 40 procent anser att miljöbilarna är bättre ur miljösynpunkt.

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



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

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



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

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

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

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

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

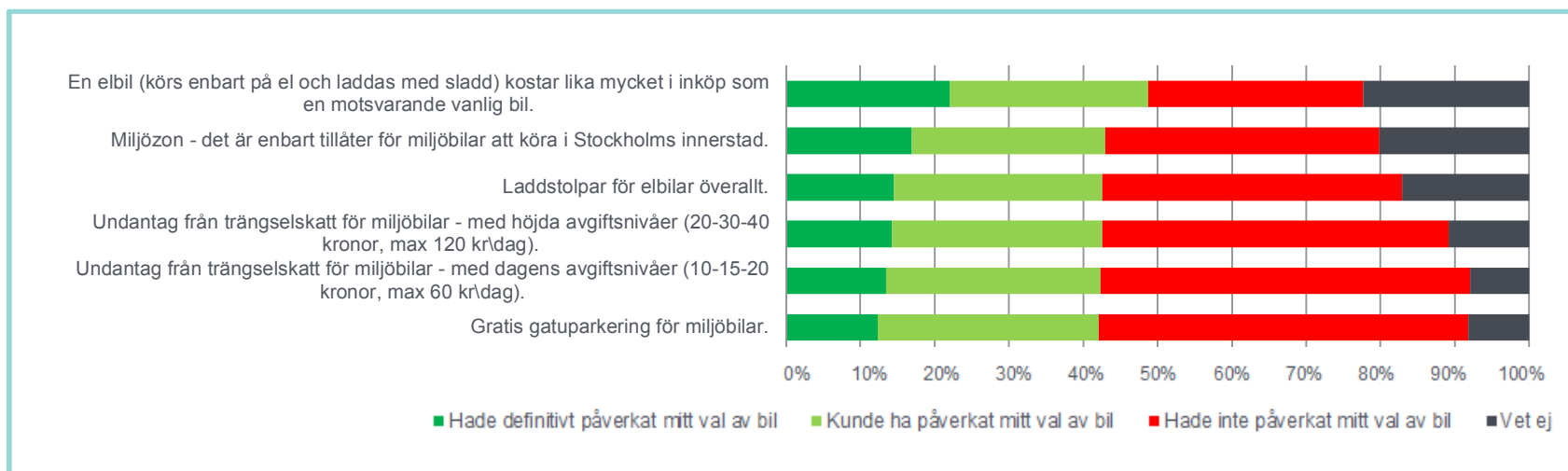
Cirka 15-20 procent säger att dessa ekonomiska incitament/åtgärder inte alls hade haft någon inverkan på vilken bil de skulle ha valt.

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

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

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

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



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

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

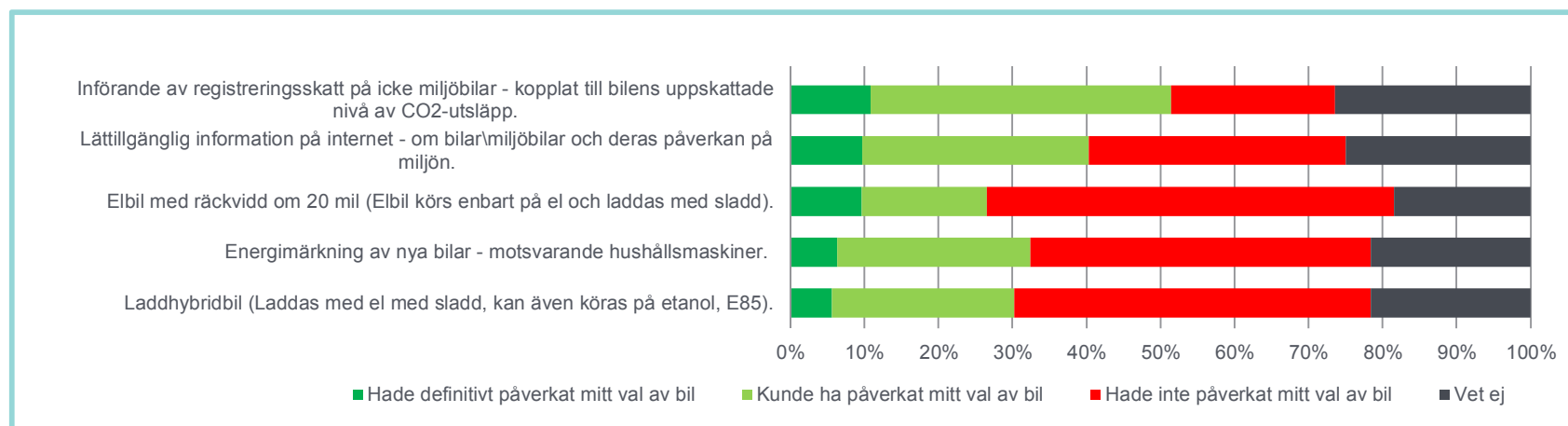
De incitament som skulle ha liten effekt på nybilsförsäljningen av miljöbilar är bland annat av mer informativ karaktär:

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

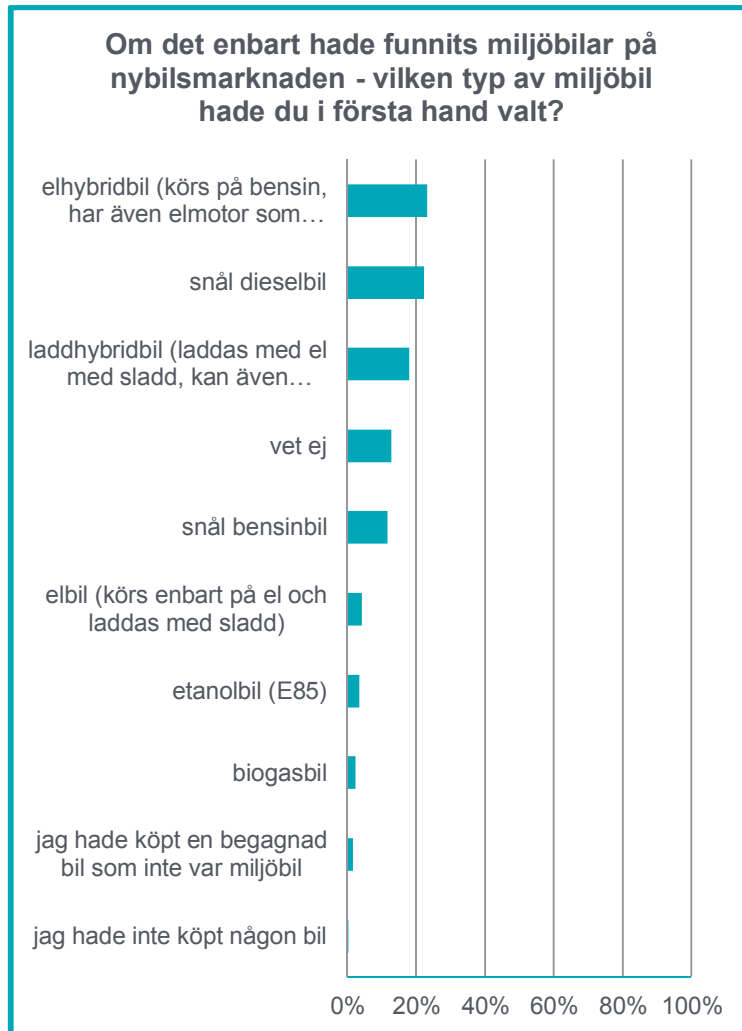
Dessa incitament bedöms som relativt ”billiga” att införa varför det får anses motiverat med denna typ av konsumentinformation. Informationen skulle dessutom kunna vara till glädje för samtliga vid nybilsköp.

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

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



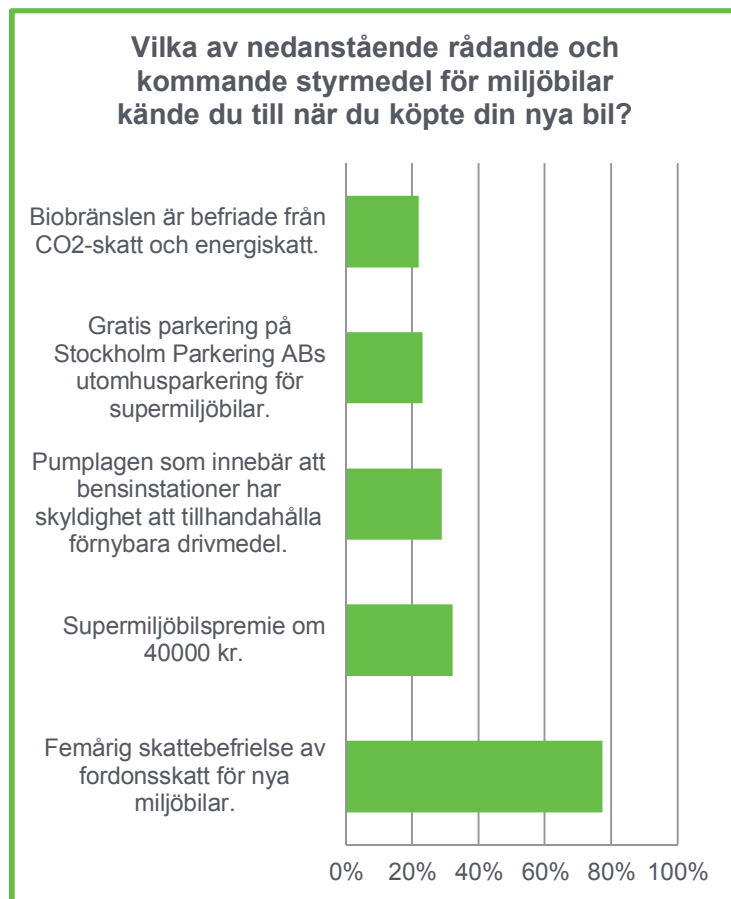
Förstahandsval vid enbart miljöbilar på nybilsmarknaden



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

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

Kännedom om rådande och kommande styrmedel

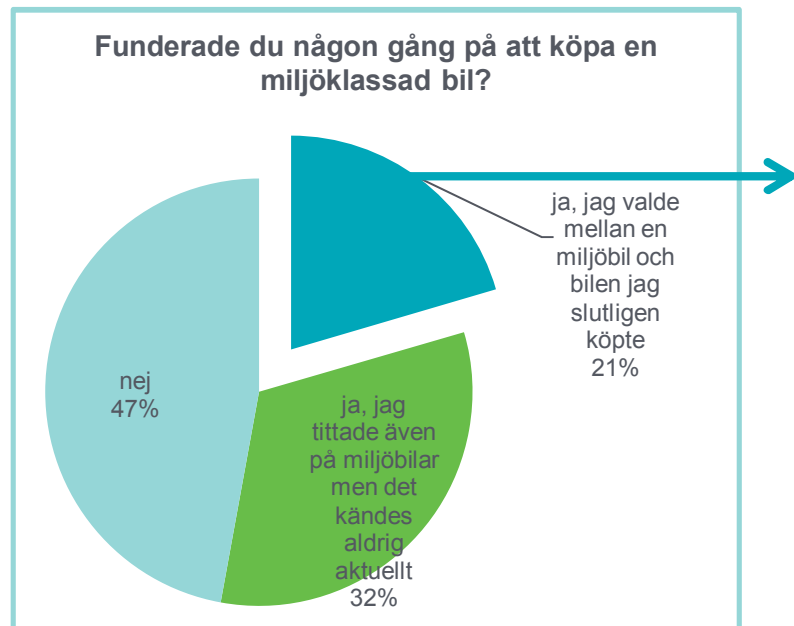


Femårig skattebefrielse är det styrmedel som flest nybilsköpare av "ej miljöbilar" känner till – 77%.

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

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

Vad skiljer dem från övriga nybilsköpare av ej miljöbil?



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

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

Vad skiljer dem från övriga nybilsköpare av ej miljöbil?

Viktiga faktorer vid nybilsköp

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

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

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

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

- fordonsskatt
- drivmedlets miljöegenskaper
- koldioxidutsläpp
- drivmedelskostnad

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

- fyrhjulsdrift
- dragkrok
- motorprestanda
- design
- lastutrymme

Incitament som kan få fler att köpa en miljöbil

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

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

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

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

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

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

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

Några av de medverkandes egna ord...

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

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

Köpte den nya bilen med lågt co2 utsläpp.

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

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

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

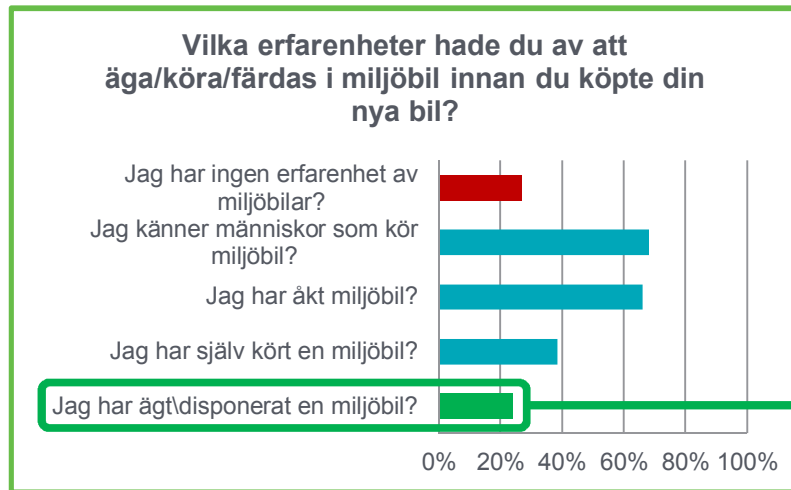
Trodde jag köpt en miljöbil - snål bensinbil?

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

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

En djupdykning – de som ägt eller disponerat en miljöbil

Vad skiljer dem från övriga nybilsköpare av ej miljöbil?



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

En djupdykning – de som ägt eller disponerat en miljöbil

Vad skiljer dem från övriga nybilsköpare av ej miljöbil?

Viktiga faktorer vid nybilsköp

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

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

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

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

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

- fordonsskatt
- leveranstid

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

- fyrhjulsdrift
- dragkrok
- motorprestanda

Incitament som kan få fler att köpa en miljöbil

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

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

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

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

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

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

En djupdykning – de som ägt eller disponerat en miljöbil

De medverkandes egna ord...

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

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

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

Jag trodde jag hade köpt en miljöbil

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

En djupdykning – de som köpt en bensindriven bil

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

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

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

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

En djupdykning – skillnader mellan yngre och äldre

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

Bakgrundsinformation om de medverkande

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

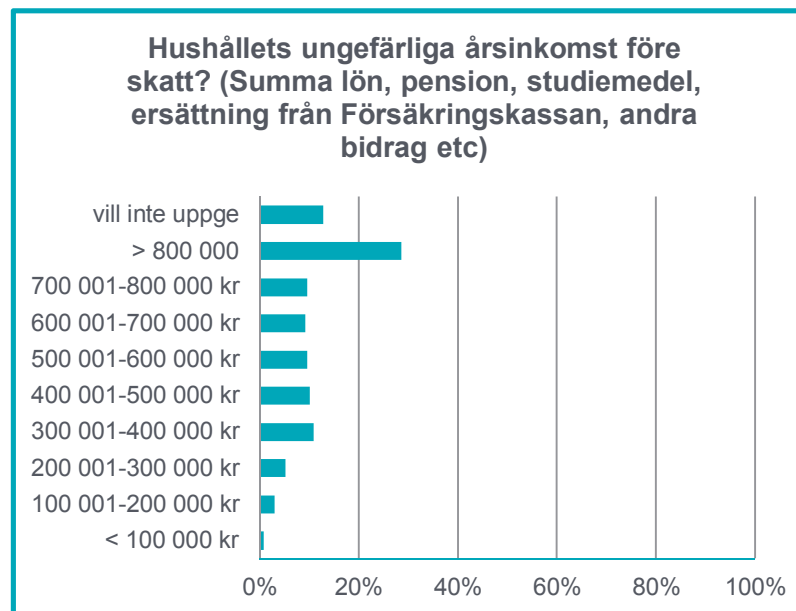
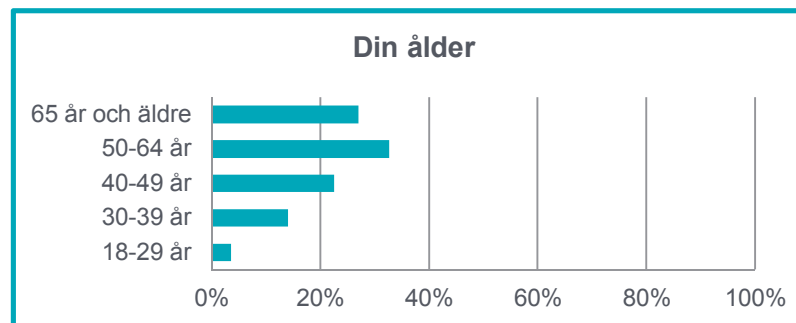
45 procent lever i hushåll med två personer och 14 procent lever i ensamhushåll (inklusive eventuella barn).

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

69 procent är förvärvsarbetande och 28 procent är pensionärer.

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

34 procent är kvinnor och 66 procent är män.



Sammanfattning och slutsatser

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

Det finns en vilja att vara miljövänlig men inte om det innebär att man frivilligt ska ta på sig en ökad kostnad.

Intresset för att skaffa en miljöbil ökar ju mer erfarenhet man har av miljöbilar. De som ägt eller disponerat en miljöbil var överlag nöjda med miljöbilen och valet stod i högre grad mellan en miljöbil och bilen man slutligen köpte.

Om bara miljöbilar fanns på nybilsmarknaden så hade enbart 2 procent avstått från att köpa en ny bil, dvs intresset för att köpa en ny bil skulle inte minska märkbart. De miljöbilar som i dagsläget skulle vara mest intressanta är:

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

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

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

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

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

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

Långsiktighet från samhället

Ekonomiska incitament

Ökad andel miljöbilar