

Konsumenters möjligheter att agera hållbart på bilmärknaden

[Klicka här för att ange ev underrubrik](#)

2016:XX Konsumenters möjligheter att agera hållbart på bilmärknaden

Konsumentverket 2016

Ansvarig handläggare: [Klicka här för att ange namn på ansvarig handläggare](#)

1 Förord

Skrivs av Konsumentverket?

Innehållsförteckning

1	Förord	3
2	Sammanfattning	6
3	Uppdraget i korthet.....	8
4	Dagens bilmarknad – en översikt	9
4.1	Förmånsbilar och privatleasing formar fordonsflottan	9
4.2	Vad är en miljöbil?	10
4.3	Så definierar lagen en miljöbil	11
4.4	Miljöbilsmarknaden växer, men från låga nivåer	12
4.5	Miljöbil – ett problematiskt begrepp	13
5	Bilen, bilismen och hållbarheten: En översikt	15
5.1	Bilen och vägtrafiken i ett nationellt energiperspektiv	15
5.2	Bilen, vägtrafiken och de nationella miljömålen	16
5.3	Personbilens miljöpåverkan från vaggan till graven.....	17
5.4	Den miljövänliga eller hållbara personbilen - finns den?	19
6	Hållbar mobilitet: Bil – eller något annat?	20
6.1	Reella, inducerade och upplevda transportbehov.....	20
6.2	I stället för eget ägande	20
6.3	Beteendet, bilen och bränslet.....	21
6.4	Genusaspekter på bilägande	22
7	Konsumentens beslutsprocess och köpmotiv	24
7.1	Beslutsstegen	24
7.2	Vilka är privatpersonens beslutsmotiv?.....	25
7.3	Vilka är den juridiska personens beslutsmotiv?	25
8	Bilägandets ekonomi – och alternativens	27
8.1	Värdeminskningen i regel största kostnadsposten	27
8.2	Förmåns- och tjänstebilar förändrar kostnadsbilden	28
8.3	Vilka jämförbara kostnader får den som väljer en annan mobilitet? ...	29
9	Praktiska förutsättningar	31
9.1	Tillgång till fordon och service.....	32
9.2	Tillgång till tank/laddställen.....	32
9.3	Tillgång till kollektivtrafik och bilpooler.....	33
10	Värderingar, känslor och vanor	34
10.1	Beteendeeconomiska förklaringsmodeller – en översikt	34
10.2	Bilen som identitetsmarkör	35
10.3	Bilkörning som social norm och vana.....	35
11	Miljöinformation vid bilköpet.....	37

12	Körstil, service och underhåll	38
13	Åtgärdsanalys.....	39
14	Förslag till åtgärder.....	42
14.1	Påverkansfaktor: Behov av transport.....	42
14.2	Påverkansfaktor: Kostnad för att äga bil.....	42
14.3	Påverkansfaktor: Kostnader för alternativ till bil	42
14.4	Påverkansfaktor: Kunskap om alternativ till bil	43
14.5	Påverkansfaktor: Kostnad för att äga en viss modell.....	44
14.6	Påverkansfaktor: Säkerhet	44
14.7	Påverkansfaktor: Storlek, prestanda.....	44
14.8	Påverkansfaktor: Emotionella behov	44
14.9	Påverkansfaktor: Interna policies (avser juridiska personer).....	44
14.10	Generella åtgärder i övrigt.....	45
15	Avslutande reflektioner och utblick.....	47
16	Referenser	48

2 Sammanfattning

Denna rapport ger en översiktlig bild av den svenska personbilsmarknaden i allmänhet och miljöbilsmarknaden i synnerhet, samt analyserar vilka möjligheter dagens konsument har att göra val som innebär en minskad miljöbelastning och en ökad hållbarhet.

Rapporten konstaterar bland annat att:

- andelen bilar som klassas som miljöbil, och åtnjuter dessas förmåner, fortfarande utgör en begränsad del (17 procent) av den totala nybilsförsäljningen. Fyra av fem nysålda bilar är inte miljöbilar. Av de miljöbilar som säljs bara är det bara en liten del som klarar en hårdare definition som t ex att vara fossiloberoende. Sådana bilar utgör ungefär två procent av nybilsmarknaden.
- utbudet av bilar på privatmarknaden i hög grad utgörs av bilar som säljs av juridiska personer, i regel förmånsbilar men även tjänstebilar. Köpmotiven för de juridiska personerna skiljer sig en del från privatpersonernas, varför det utbud som presenteras i begagnat-ledet inte är optimalt utifrån privatmarknadens behov.
- den konsument som vill göra miljömässigt bra färdval har störst möjlighet att fatta sådana beslut innan beslut om inköp av bil görs; alternativ som gång, cykel, kollektivtrafik och bildelning är då fortfarande ekonomiskt och rationellt intressanta. Efter bilköpet inträder en annan logik som sätter den egna bilen i första rummet.
- skatteregler, samhällsplanering och sociala normer styr i hög grad konsumentens färdmedelsval, inklusive bilköpet. En samlad politik för att hjälpa konsumenten till miljömässigt kloka val kräver därför förändringar inom såväl skattepolitik som samhällsplanering. Konsumentpolitik spelar en viktig roll som komplement men också som normbildare.

Rapporten avslutas med ett antal förslag till åtgärder som förstärker konsumentens möjligheter till kloka val.

Rapporten har tagits fram av Fredrik Holm, Hanna Ljungblad och Michael Koucky i ett uppdrag som tilldelades Koucky & Partners av Konsumentverket. Fredrik Holm har deltagit i uppdraget som underkonsult till Koucky & Partners.

Summary

This report provides an overview of the Swedish car market in general and the eco-car market in particular, and analyzes the opportunities today's consumer has to make the choice that implies a reduced environmental impact and increased sustainability.

The report notes among other things that:

- the proportion of vehicles that are classified as eco-car, and enjoy their benefits, still represents a small portion (17 percent) of total new car sales. Four out of five newly sold cars are not eco-cars. Of the eco-cars that are sold, just a small part can withstand a

tougher definition, such as to be independent of fossil fuels. Such vehicles make up about two percent of the new car market.

- the supply of cars on the private market largely consists of cars sold by companies and authorities. The reasons of buying differ somewhat from companies and authorities to private persons, thus the supply offered in second-hand-stage is not optimal based on private market needs.
- consumers who want to make less harmful travel choices have the greatest opportunity to make such decisions before a decision on the purchase of a car is made; options such as walking, cycling, public transport and car-sharing are then still economically and practically rational. After purchasing the car a different logic enters that puts the own car in the first place.
- taxes, urban planning and social norms to a high extent govern travel options, including the purchase of the car. A comprehensive policy to help the consumer to make other choices therefore requires changes in both tax policy and planning. Consumers policies play an important role as a supplement but also in setting minds.

The report concludes with a number of proposals for measures to strengthen consumer opportunities for wise choices.

The report has been produced by Fredrik Holm, Hanna Ljungblad and Michael Koucky in a mission that was assigned Koucky & Partners by the Swedish Consumer Agency. Fredrik Holm participated in the mission as a subcontractor for Koucky & Partners.

3 Uppdraget i korthet

Koucky & Partners, Göteborg, har på uppdrag av Konsumentverket tagit fram denna studie av konsumenters möjligheter att agera hållbar på bilmarknaden. För uppdraget har företaget valt att samarbeta med Fredrik Holm Information AB som underkonsult.

Detaljerna i uppdraget framgår av förfrågningsunderlaget, men kan i korthet beskrivas att via bakgrundsinformation om dagens svenska bilmarknad, med särskilt fokus på miljöbilsmarknaden, göra en gap- och åtgärdsanalys som utmynnar i ett antal förslag för Konsumentverket och andra myndigheter att arbeta vidare med.

Rapportförfattarna har valt att sätta in frågan i ett lite större perspektiv, och diskuterar den mobilitet där bilköp och -användning kan sägas utgöra en delmängd. De har också något problematiserat begrepp som ”miljösmart” och ”hållbar” utifrån ansatsen att knappast någon sorts mobilitet kan sägas vara utan påverkan på miljön eller på hållbarheten – däremot innebära mer eller mindre störning. Hållbarhetsbegreppet är därtill, till sin natur, komplext, och det går lätt att belysa situationer där ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekter kolliderar – även om det också finns åtgärder som ”drar åt rätt håll” utifrån alla aspekterna.

Rapporten gör av tidsskäl inte anspråk på fullständighet, men utgör en orientering för fortsatt arbete med åtgärder som hjälper konsumenterna till ur miljö- och hållbarhetssynpunkt bättre val.

Rapportförfattarna ansvarar själva för de åsikter och värderingar som uttrycks i rapporten.

NB Denna utgåva är en preliminär version, avsedd för diskussion vid redovisningsseminarium med uppdragsgivaren i december 2016. Rapporten kommer därefter att slutjusteras, varvid bl a de i denna version felanhållningarna kommer att rättas till.

4 Dagens bilmarknad – en översikt

4.1 Förmånsbilar och privatleasing formar fordonsflottan

I oktober 2016 var drygt 4,8 miljoner personbilar i trafik i Sverige. Antalet bilar i trafik har ökat med 1,3 procent per år sedan 2006. En markant förändring inträffade runt 2013-2014, då antalet började öka med ca 2 procent per år, att jämföra med ca 1 procent per år under perioden 2006-2013¹. Volvo, Volkswagen och Toyota har de största andelarna av såväl nybilsförsäljningen som det totala antalet bilar i trafik².

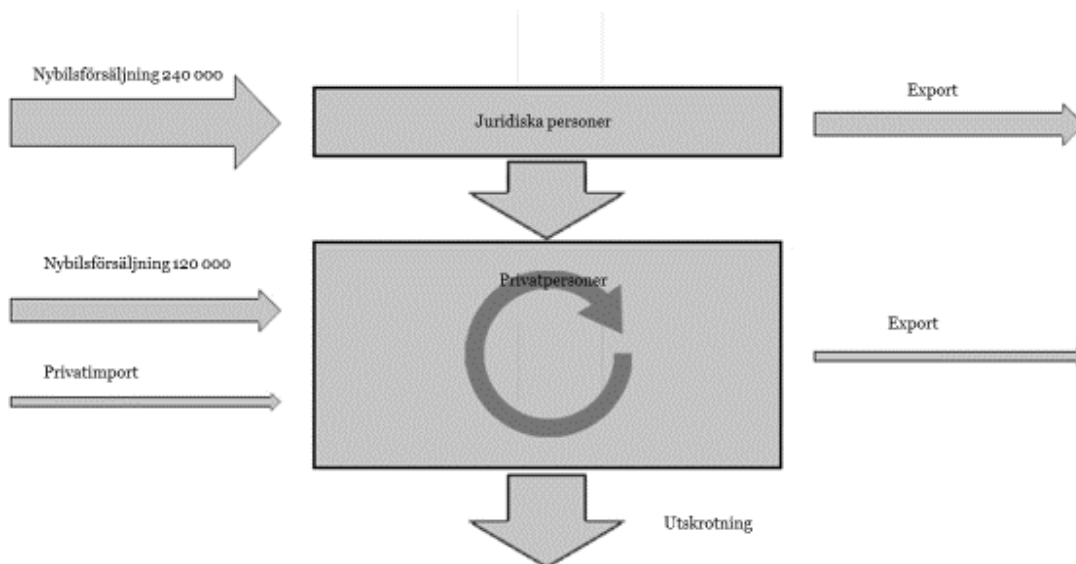


Fig 4.1: Schematisk bild av den svenska privatbilmärknaden. Pilarnas tjocklek återspeglar på ett ungefär, men inte skalenligt, flödena av bilar genom märknaden.

Nybilsförsäljningen fördelar sig i proportionerna 60/40 mellan juridiska personer och fysiska personer³. Bilar till juridiska personer kan i sin tur delas upp i tjänstebilar (som huvudsakligen används i arbetet) och förmånsbilar (som den anställde även kan disponera privat). Dessa bilar kommer i regel ut på en andrahandsmärknaden med fysiska personer som köpare. Typfallet är att

¹ Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se

² Källa

³ Teknikens Värld 2016. Primärkälla?

detta sker efter tre eller fem år, som är de vanligaste leasingperioderna. Detta framgår också av statistiken över körsträcka per årsmodell⁴.

Privatleasing är en tredje upplåtelseform som har vuxit i omfattning under senare år. Enligt vissa bedömare är framgången för denna upplåtelseform en väsentlig del av den ökade försäljningen.

Samtidigt präglas bilmarknaden av en mycket stor andel begagnat-köp. Totalt sker runt 1,2 miljoner bilbyten per år i Sverige⁵.

Skrotning är det viktigaste skälet till att bilar avregistreras. För nyare bilar, och i synnerhet sådana som klassas som miljöbilar, är dock försäljning till utlandet en viktig och växande faktor⁶.

Såväl direktimport som export förekommer även på privatmarknaden. Vi har inte närmare kvantifierat volymerna i denna studie.

Sammantaget innebär det att drygt hälften av de bilar som köps av privatpersoner är begagnade förmåns- och leasingbilar. Därför villkoras privatmarknaden i hög grad av nybilsmarknaden för juridiska personer. Konsumentens möjligheter att ”agera hållbart på bilmaknaden” styrs därmed i hög grad av den logik som ligger bakom de juridiska personernas bilval, val som i sin tur i hög grad styrs av skatte- och förmånsregler. Enkelt uttryckt leder dessa regler till ett förstorat utbud av större och mer bränslekrävande bilmodeller på begagnat-marknaden. De leder också till att driva upp biltätheten som sådan. Därför utgör skattepolitiken en viktig del av de samlade konsumentpolitiska åtgärderna på bilmaknaden.

4.2 Vad är en miljöbil?

De två helt dominerande biltyperna på dagens marknad är bensin- och dieslbilar. Dessa två typer har varit dominerande under hela efterkrigstiden och dominerar ännu nybilsförsäljningen. Lite beroende på hur man definierar begreppet utgör de mellan 83 och 98 procent av alla nya bilar som säljs.

Bensindrivna bilar har länge varit en större andel än dieslbilar, men den fördelningen har under senare år förskjutits till dieslbilarnas fördel. En av drivkrafterna bakom detta har varit ambitionen att premiera bränslesnåla fordon med lägre utsläpp av koldioxid, vilket är dieselnas fördel framför bensinen. Å andra sidan ger dieslbilar större problem med utsläpp av kväveoxider och av mikropartiklar.

Eftersom såväl bensin som diesel baseras på fossila råvaror, och eftersom vägtrafiken är den sektor i Sverige som har längst väg att gå för att nå fossilfrihet, är det i förlängningen helt annan motorteknik och andra drivmedel som behöver komma ifråga. I dagsläget kan dessa beskrivas med följande kategorier:

- *Etanol* kan utvinnas ur biomassa och därmed anses vara ett förnybart bränsle. Det går att blanda in i vanlig bensin och den vägen sänka de klimatpåverkande utsläppen från vanliga bensinbilar. Sedan ett tjugotal år har en femprocent inblandning varit standard i svensk

⁴ Trafikanalys, www.trafa.se

⁵ Källa

⁶ Trafikanalys rapport 2016:11

bensin, och nu sker en övergång till tioprocentig inblandning. S k etanolbilar är i princip vanliga bensinbilar med modifierad motor och bränslet utgörs där av en blandning av 85 procent etanol och 15 procent bensin. Vintertid sänks i regel etanolhalten till 75 procent.

- *HVO, RME, FAME och andra biobaserade produkter* kan blandas in i vanlig diesel och, i anpassade motorer, helt ersätta fossila råvaror.
- *Gas*, i regel metangas, kan ha ett fossilt ursprung (ofta kallat naturgas) eller vara biobaserad (ofta kallad biogas) – rent kemiskt är det samma produkt. Den gas man tankar har ofta ett blandat ursprung, med en genomsnittlig andel biogas på 68 procent⁷.
- *El* används dels i ”rena” elbilar där energin lagras i form av batterier, dels i hybridlösningar som diskuteras vidare nedan. Eldrift innebär garanterat avgasfri fordonsdrift, men innebär varierande grad av miljöpåverkan på den plats där elen genereras.
- *Vätgas* finns för kommersiell drift, men ännu i ytterst begränsad skala på några tiotal exemplar i hela landet. Vätgasen ger vid förbränning upphov till vatten, och alstras i en s k bränslecell. Det pågår en livlig diskussion bland experter huruvida teknikutvecklingen mest kommer att gynna elbilarnas batterier eller vätgasbilarnas bränsleceller, och vilken teknik som i så fall kommer att dominera framtidens bilar.
- *Hybrider*, där el- och förbränningsmotorer samverkar, finns i olika varianter. En vanlig modell i Sverige idag är i princip en bensinbil med ett extra stort batteri, med förmåga att driva bilen avgasfritt korta sträckor och att med hjälp av elektrisk broms fylla på batteriet i samband med inbromsningar och färd i nedförsbackar. Andelen sträcka körd på el förblir dock relativt liten.
- *Laddhybrider* har drift från såväl el- som förbränningsmotor. Batterierna har kapacitet att driva bilen kanske fyra-fem mil, varvid förbränningsmotorn tar vid. Denna körsträcka tillfredsställer de flesta bilisters dagliga behov, varför konsekvent nattladdning gör att laddhybriden *kan* gå som en ren elbil. Med längre körsträckor och inte lika konsekvent återladdning finns dock risken att laddhybriden mer är att likna vid en bensinbil, därtill en rätt tung och bränslekrävande sådan. Laddhybridens miljöegenskaper är därför i mycket hög grad beroende av förarens beteende.

För bussar, lastbilar och andra fordon finns ytterligare driftalternativ, vilket dock inte behandlas närmare här.

4.3 Så definierar lagen en miljöbil

Sedan 2006 definierar vägtrafikskattelagen (SFS 2006:227) begreppet miljöbil, i betydelsen vilka avgaskrav som ska gälla för att bilen ska slippa vägtrafikskatt under de första fem åren. Dessa krav utgår från avgasreninglagen (2011:318), som i sin tur bottenar i EU-kraven för klasserna Euro 5 och Euro 6. Avgaskraven har utifrån denna definition skärpts vid några tillfällen och i skrivande stund gäller kraven från 2013 som, förenklat uttryckt, drar gränsen vid 95 gram koldioxid per kilometer. Bilar som kan köras på t ex etanol eller gas har motsvarande gräns vid 150 gram koldioxid per kilometer.

Dessa gränser kan sedan tänjas både uppåt och nedåt med en viktkoefficient, som gör att tyngre bilar kan tillåtas ha högre utsläpp och ändå klassas som miljöbilar.

⁷ Källa

Sedan år 2011 finns också begreppet supermiljöbil, som gäller för bilar med utsläpp lägre än 50 gram koldioxid per kilometer. Detta gränsvärde utesluter i praktiken alla andra fordon än elbilar och laddhybrider. Gränsen gäller också för utbetalning av den sk supermiljöbilspremie, som uppgår till 40 000 kronor för rena elbilar och till 20 000 kronor för laddhybrider⁸. I dagsläget finns ca 20 modeller av elbilar och ca 14 modeller av laddhybrider som berättigar till supermiljöbilspremie⁹.

Sverige har haft en tradition av att stödja marknaden för miljöbilar (enligt olika definitioner) och förnybara bränslen sedan början av 1990-talet. Åtgärderna har varierat – från skattebefrielser för biobränslen till nedsatt förmånsbeskattning för miljöbilar. Den sk pumplagen från 2006 infördes för att skynda på distributionen av förnybara bränslen via de större bensinstationerna, och ledde i praktiken till en kraftig utbyggnad av antalet etanolpumpar. Den kompletterades senare med ett investeringsstöd för pumpar för även andra biobränslen. År 2012 infördes supermiljöbilpremie som beskrivs utförligare på annat ställe.

Trafikanalys presenterar en översiktlig utvärdering av styrmedel för ökat fossiloberoende i sin rapport *2016:11 Personbilsparkens fossiloberoende – utveckling och styrmedel*.

4.4 Miljöbilsmarknaden växer, men från låga nivåer

Under perioden november 2015 – oktober 2016 såldes drygt 368 000 nya bilar i Sverige. Av dessa klarade drygt 62 000 kraven enligt gällande miljöbilsdefinition (se ovan) vilket motsvarar en marknadsandel om 17 procent¹⁰.

I ett miljöperspektiv är 17 procent förstås bättre än 0 procent, men det innebär ändå att mer än fyra bilar av fem nya är helt konventionella bensin- eller dieslbilar.

Dagens miljöbilsdefinition gör det möjligt att inbegripa bilar som är helt beroende av fossila bränslen så länge de klarar avgaskraven, vilket i praktiken innefattar sk snåldieslar. Under den angivna perioden såldes drygt 44 000 dieslbilar som miljöbilar, vilket utgör 71 procent av alla miljöbilar. Det återstående antal bilar som har en reell möjlighet att drivas fossilfritt uppgår till knappt 18 000, motsvarande fem procent av nybilsförsäljningen.

Av denna fordonsflotta utgör laddhybriderna drygt 10 000. Som vi konstaterat ovan har laddhybrider elbilens egenskaper så länge den går på eldrift, men är därutöver att betrakta som en bensinbil. Laddhybridernas miljöegenskaper blir därför i hög grad beroende av hur de körs. En undersökning bland norska ägare till laddhybrider rapporterar att bilarna körs på eldrift till 55 procent av den totala körsträckan¹¹, vilket komplicerar bilden av laddhybriden som ett miljöalternativ. Räknar man bort laddhybriderna med argumentet att de också är bensinbilar kvarstår en nybilsförsäljning på ca 7 300 fordon, motsvarande knappt två procent av den totala nybilsförsäljningen. Gasbilar och elbilar dominerar här stort.

⁸ www.transportstyrelsen.se

⁹ www.transportstyrelsen.se

¹⁰ Bil Sweden

¹¹ Transportökonomisk institutt rapport 1492/2016

4.5 Miljöbil – ett problematiskt begrepp

Utifrån uppdragets ambition att undersöka konsumentens möjligheter till hållbara bilval är begreppet miljöbil vägledande i ett perspektiv men missledande i ett annat.

Bilen

En bil med lägre utsläpp är förstås mindre miljöbelastande än en bil med höga utsläpp, allt annat lika. I det perspektivet är även en bil som släpper ut 170 g CO₂ per kilometer bättre än en bil som släpper ut 200 gram. Miljöbilsdefinitionen gör nytta när den vägleder till köp av bilar i den lägre delen av utsläppsskalan. Under perioden 2007-2014 minskade utsläppen från inrikes transporter successivt. Mellan år 2014 och 2015 ökade de återigen, om än marginellt, vilket hänger samman med ökat antal bilar och ökad körsträcka¹².

Dock har såväl miljöbilsdefinitionens utformning som den ingående viktkoefficienten mött kritik för att inte tillräckligt strikt gynna låga utsläpp.

Såväl etanol- som gasbilar kan i regel också köras på konventionella bränslen (i praktiken bensin) eftersom de i regel har en väl tilltagen bensintank – som reservdunk och som startbränsle. Det är alltså fullt möjligt att köpa en bil som får skattebefrielse av miljöskäl och sedan köra den på fossila bränslen med tillhörande höga utsläppsnivåer. Trots en tidvis omfattande försäljning av etanolbilar i Sverige har försäljningen av etanol backat rejält de senaste åren, vilket bara kan förklaras med att etanolbilsägarna föredrar att tanka bensin. Oavsett vilka skäl som finns – ekonomiska såväl som tekniska – till det gör det miljöbilsdefinitionen helt poänglös och leder till en statlig subvention av bensinbilar. Motsvarande situation är fullt tänkbar även för gasbilar, som i regel har en rejält tilltagen bensintank. Dock talar kostnadsbilden mer entydigt för att gasbilsägare fortsätter tanka fordonsgas i hög grad.

Viktkoefficienten gynnar tyngre, och därmed mer bränslekrävande, bilar vilket kan resultera i högre utsläpp. Obekräftade uppgifter talar om hur importörer försett sina bilar med extravikter eller satt i ett tyngre reservhjul i syfte att få en högre tjänstevikt och därmed erhålla fem års skattebefrielse.

En mer strikt definition av vad som kan räknas som miljöbil tillämpas av den ideella organisationen Gröna Bilister vid utmärkelsen Miljöbästa bil¹³. Där utesluts alla fordon som inte är fossiloberoende, vilket av organisationen definieras av att bilen är typgodkänd för ett drivmedel som till minst 75 procent består av förnybar råvara. Man ställer också krav på energieffektivitet som gäller oavsett drivmedel. I praktiken innebär denna definition att främst elbilar, laddhybrider och gasbilar kommer ifråga.

Bränslet

Ytterligare en invändning mot rådande miljöbilsdefinition är att den klassar bilarna utifrån de utsläpp som sker i avgasröret, även kallat *end-of-pipe*. En miljömässigt mer relevant klassning borde ske utifrån vad som kallas *well-to-wheel*, dvs en total analys av miljöpåverkan från det energin utvinns ur naturresurser till att den omvandlas till den rörelseenergi som *de facto* driver bilen framåt. Därmed skulle t ex frågan om miljöpåverkan från elproduktionen kunna inbegripas.

¹² www.naturvardsverket.se

¹³ www.gronabilister.se

Det skulle också synliggöra de förluster som sker i varje steg av energiomvandlingen. En förbränningsmotor omvandlar ungefär 30% av bränslets energiinnehåll till rörelse medan resterande 70% blir spillvärme. För en elmotor är motsvarande förhållande ca 90/10, vilket alltså ger en ca tre gånger högre verkningsgrad, räknat från energikällan.

För biodrivmedel finns numera lagkrav för tillverkarna att redovisa ursprungsland, råvaror och klimatpåverkan och de biodrivmedel som säljs i Sverige idag har fått hållbarhetsbesked från Energimyndigheten. För de fossila drivmedlen är kraven lägre. Om drivmedlet raffinerats i Sverige ska råvaran ursprungsdeklareras, men vid import av bensin och diesel är det enligt nuvarande lagkrav tillräckligt att redovisa var raffineringen skett.¹⁴

För närvarande pågår diskussioner i Sverige om en märkning motsvarande miljömärkning av drivmedel, där ambitionen är att täcka ett flertal hållbarhetsaspekter.

En well-to-wheel-bedömning av miljöaspekterna skulle därmed bidra till att bättre teckna en helhetsbild av bilens miljöpåverkan i form av en livscykelanalys, LCA. Sådana finns visserligen i stort antal idag, men är svåra att jämföra eftersom de utförts på olika sätt och med olika grad av transparens. Att tolka en LCA på ett rimligt sätt är också en mycket svår uppgift för de flesta konsumenter.

Beteendet

Huruvida en ”miljöbil” också innebär minskad miljöpåverkan påverkas också i hög grad av bilföraren. En aggressiv körstil och bristande underhåll kan, även med en miljöbil, också innebära avsevärt mer utsläpp än en sparsam körstil och ett omsorgsfullt underhåll. Denna aspekt behandlas närmare i avsnitt 12.

Frågorna om bilval och bilanvändning måste också ses i ett större perspektiv som innefattar människors behov av - eller önskan om – att kunna förflytta sig själva och sina föremål. Personbil är idag det helt dominerande transportmedlet i Sverige, och i varierande grad är det befogat att tala om ett ”bilberoende” som givetvis är störst i landsbygden och minst i storstaden, men där även vissa typer av förortsboende innebär ett bilberoende för att klara ut vardagspusslet.

I storstäder och större tätorter, med korta avstånd mellan bostäder, arbetsplatser och service, med god tillgång till kollektivtrafik men desto sämre tillgång till parkeringsplatser, är det i högre grad relevant att tala om onödiga bilresor – sådana som görs mer eller mindre av slentrian och till förfång för klimat, luftkvalitet, ljudnivåer, säkerhet, publikt utrymme och folkhälsa. De mest relevanta val en konsument kan göra i dessa lägen är att överväga att sköta sin mobilitet med hjälp av gång, cykel och kollektivtrafik och därtill t ex bilpool eller taxi. Fortsatt digitalisering och ökande e-handel har också potential att både öka och minska mobilitetsbehoven och förändra transportmönstren.

Det är därför viktigt att sätta diskussionen om miljöhänsyn vid bilköp och användning i ett större sammanhang som ställer frågor om den egna mobiliteten och om önskad inriktning på den fysiska samhällsplaneringen. Detta diskuteras närmare i avsnitt 6.

¹⁴ Gröna Bilister, <http://www.gronabilister.se/jagvillveta>, hämtat 2016-11-16

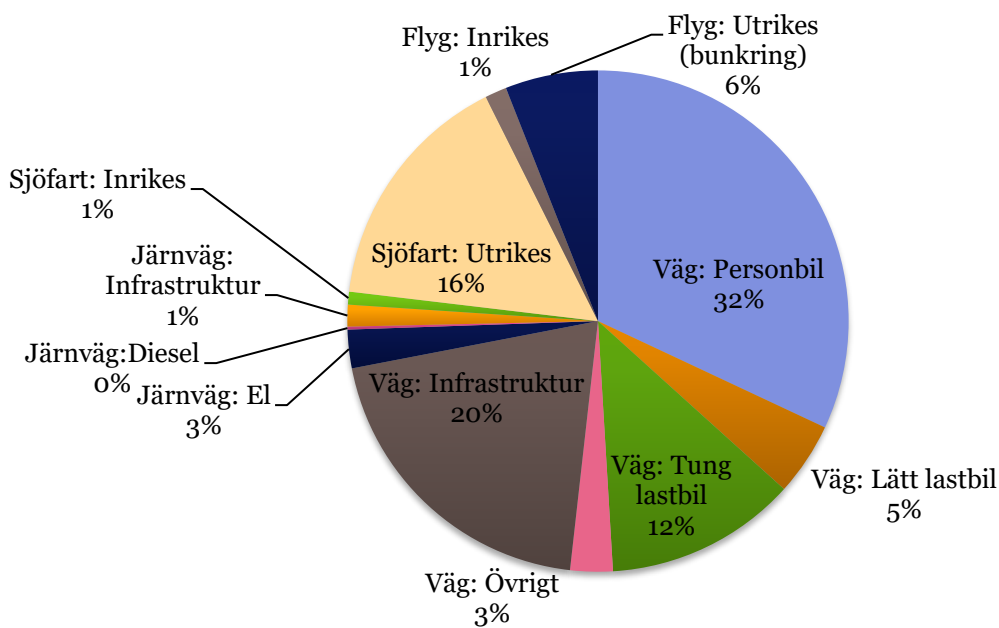
5 Bilen, bilismen och hållbarheten: En översikt

5.1 Bilen och vägtrafiken i ett nationellt energiperspektiv

Den energi som kommer till användning i Sverige uppgick år 2013 till 368 TWh (1 TWh = 1 miljard kilowattimmar). Transportsektorn tar in anspråk 85 TWh eller 23 procent av den totala energianvändningen¹⁵.

Sedan början av 1980-talet har sektorerna bostäder och industri mycket framgångsrikt minskat sitt oljeberoende. För bostadssektorn är nu andelen olja i energitillförseln under tio procent och för industrisektorn ligger den på cirka 22 procent.

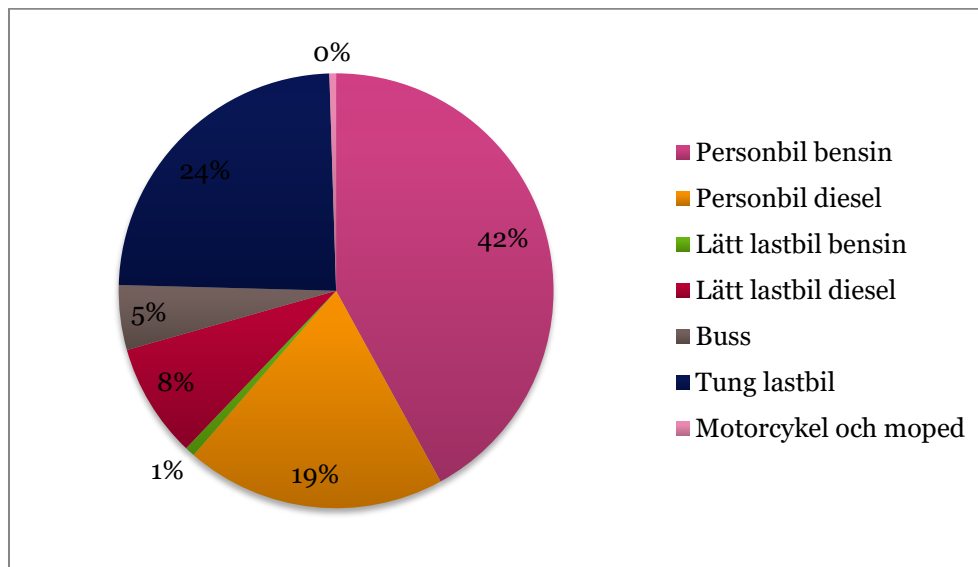
Transportsektorn, däremot, är den sektor där oljeanvändningen ökat under samma period – detta som en följd av att transportarbetet ökat, i synnerhet på gata och väg. Införandet av förnybara bränslen och el har inte mer än marginellt kunnat bromsa denna volymökning. Under de senaste åren har dock transportsektorns energianvändning börjat minska, mycket tack vare mer energieffektiva fordon.



Figur 5.1 Transportsektorns primärenergianvändning i procentandelar inklusive infrastruktur för väg och järnväg, avseende 2012

Figur 5 visar att personbilstrafiken står för en tredjedel av transportsektorns totala energianvändning. I allt väsentligt utgörs denna energianvändning av fossila bränslen, vilket framgår av figur 4.2. Det innebär att personbilstrafiken står för den största andelen av utsläppen inom den sektor som har haft det svårast att avveckla sitt oljeberoende och minska sina utsläpp. Frågan om personbilstrafikens volym och samlade utsläpp är därför helt central för att Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden ska kunna uppnås.

¹⁵Energiläget 2016



4.2 Fördelning av energianvändning inom inrikes vägtrafik 2013. Källa: Trafikverket

5.2 Bilen, vägtrafiken och de nationella miljömålen

I den svenska miljöpolitiken utgör de 16 nationella miljökvalitetsmålen en hörnsten, för att både mäta och följa upp miljötillståndet och identifiera problem och förutse tillkommande hot. Därtill utgör de en struktur för olika miljöpolitiska prioriteringar. Vart och ett av miljömålen är preciserade med bl a tidssatta mål (i regel med 2020 som målår), och hela systemet följs upp av ett stort antal indikatorer som uppdateras med i regel ettårsintervall.¹⁶

Bilar och vägtrafik inverkar på strängt taget alla miljömål, men i huvudsak är följande berörda:

- **Begränsad klimatpåverkan**, genom utsläpp av växthusgaser till följd av fossila bränslen. Målet tycks inte nås och trenden är negativ. Biltrafikens samlade utsläpp av växthusgaser sjunker, vilket är positivt.
- **Frisk luft**, genom utsläpp av kolväten, kväveoxider och partiklar. Målet tycks inte nås men trenden är positiv. Den ökande andelen dieslbilar innebär dock en ökad risk för tilltagande utsläpp.
- **Bara naturlig försurning**, genom utsläpp av kväveoxider. Målet tycks inte nås men trenden är positiv. Utsläppen från biltrafiken är idag små jämfört med på 1980-talet tack vare katalytisk avgasrening.
- **Giftfri miljö**, genom utsläpp av bensen. Målet tycks inte nås och trenden är neutral. Bensenhalterna i luft är dock under avtagande, vilket är positivt.
- **Ingen övergödning**, genom utsläpp av kväveoxider. Målet tycks inte nås och trenden är neutral. Utsläppen från biltrafiken är idag små jämfört med på 1980-talet tack vare katalytisk avgasrening.

¹⁶ www.miljomal.se

- **God bebyggd miljö**, genom avgaser, buller och trängsel. Målet tycks inte nås men trenden är positiv. Kommunala insatser att begränsa biltrafik i tätorter har positiv effekt, medan ökande totalmängd trafik är ett orosmoment.

5.3 Personbilens miljöpåverkan från vaggan till graven

Miljöpåverkan från transporter och fordon kan bedömas på en mängd olika sätt och ge helt olika resultat beroende på metod och på vilka parametrar som inkluderas. Fokus i bedömningarna kan också variera med den miljöaspekt som för tillfället röner mest uppmärksamhet. Det senaste årtiondets fokus på klimatfrågor har riktat blicken mot de klimatpåverkande utsläpp som sker när bilen används. En mer allsidig bedömning tittar även på en lång rad andra former av miljöpåverkan och under bilens alla faser från råvaruutvinning till skrotning och eventuell återvinning.

Sådana livscykelanalyser, LCA, finns i stor mängd och har kunnat vägleda biltillverkaren att vidta relevanta åtgärder i hela produktionslinjen. Däremot går LCA:er sällan att använda för rättvisa jämförelser av olika bilmodellers miljöegenskaper eftersom de utförs med olika gränsdragningar, metoder och modeller.

Tabellen på följande sida är en mycket förenklad översikt över en personbils miljöpåverkan i olika delar av produktcykeln. Observera att tabellen inte ger en fullständig förteckning av miljöeffekterna.

Fas av produktens livscykel	Material-användning	Energi-användning	Klimatpåverkan	Landanvändning	Luftkvalitet/ Giftspridning/ Buller
Material-utvinning och preproduktion.	Användning av sällsynta metaller och andra ändliga resurser. Nytvinning metaller. Polymer-framställning. Batteri-framställning (extra stor post vid produktion av elbilar)	För samtliga delar	För samtliga delar som använder fossila energikällor. Arbetsmaskiner. Råvaruindustri.	Brytning och tillverkning. Fabriksområden.	Tungmetaller Oljeläckage. (Ofta inte i närheten av människors boende, minskar effekten från lokal påverkan av buller och luftföroreningar)
Produktion: komponentproduktion, montering	Restprodukter i produktion	För samtliga delar av tillverkningen	Tillverkningsindustri	Fabriksområden, uppställningsytor	Tungmetaller Dioxiner Persistenta miljögifter
Distribution	N/A	För samtliga delar. Lastbils-distribution och sjöfart: uteslutande fossilt	Vid fossilt drivna transporter	Transportytor, uppställningsytor	Vägtransporters påverkan (se även nedan) Bulleremissioner Bränsleläckage vid olyckor
Användning	Drivmedel Underhåll och rengöring Reservdelar	Förbrukning av drivmedel Transport av reservdelar	Beroende på drivmedel. Vid eldrift beroende på hur elproduktionen beräknas.	Vägar i och utanför tätort Parkeringsytor Underhållsytor Olycksrisker Barriäreffekter	Partiklar Ozon Kväveoxider Sot Bulleremissioner Bränsleläckage vid olyckor
Återvinning/ skrotning	Producent-ansvaret förutsätter 95% återvinning från 2015.	Återvinningssteg kräver energi-användning. Deponi mindre energi-krävande (kortsiktigt)	Beroende på energikälla	Uppställningsytor Deponier av icke återvunnet material Återvinningsområden	Tungmetaller Uttjänta däck

Tabell 5:1 Exempel på personbilens miljöpåverkan i olika faser av produktlivscykeln. Observera att framställningen är översiktlig och långt ifrån fullständig.

Det är alltså viktigt att beakta den fullständiga livscykeln då bilar av olika slag jämförs med varandra samt när bilens totala miljöpåverkan ska bedömas, något som är svårt eller närmast omöjligt idag. En utveckling mot en mindre miljöstörande eller ”mindre ohållbar” bilpark förutsätter en minskad resursanvändning och minskade utsläpp i samtliga livscykelfaser.

Ett exempel på att bedömningarna är komplexa utgörs av el- och hybridbilarna. De är i regel mer energieffektiva och de har uppenbart positiva effekter för den lokala miljökvaliteten, men kan innebära att mer resurser måste tas i anspråk under tillverkningsfasen.

En utvidgad form av livscykelanalys kan också låta aspekter på själva användningen ingå i kalkylen. De flesta bilar står still mer än 23 timmar per dygn, och i en bil med fem sittplatser används i snitt bara 1,4. Det gör att genomsnittsbilens nyttjandegrad kan beräknas till 1,3 promille. Tas denna omständighet med i bedömningen förvandlas den samlade bilparken ett extremt ineffektivt transportsystem.

Den aspekten må vara teoretiskt riktig och intressant ur ett resurs- eller miljöperspektiv. För den enskilde konsumenten saknar den i regel relevans, eftersom aspekter som tillgänglighet, bekvämlighet och social status där har en helt annan dignitet.

5.4 Den miljövänliga eller hållbara personbilen - finns den?

En hållbar utveckling förutses ju innebära samtidiga förbättringar i ekonomiskt, socialt och miljömässigt hänseende. Den kan också uttryckas som att den miljömässiga aspekten gäller de faktiska begränsningar som råder för uttag av såväl naturresurser som ekosystemtjänster, medan den sociala aspekten gäller de mål som driver samhällsutvecklingen framåt. Den ekonomiska aspekten beskriver de medel som står till förfogande för att nå de uppsatta målen inom de fysiskt betingade ramarna.

Strängt taget ingen varuproduktion eller användning kan beskrivas som alltigenom ”hållbar”. De miljömässiga och sociala krav som skulle gälla för personbilar skulle – förslagsvis – se ut ungefär så här (aspekter i urval):

- **Miljöaspekter:** Såväl energiutvinningen som de material som ingår i produktion och användning bör då rimligen baseras på en hundra procentig återvinning eller på råvaror som förnyas i minst samma takt som de tas i anspråk. Eventuella föroreningar eller gifter i samband med produktionen måste hållas i garanterat slutna system. I en mycket begränsad utsträckning kan man förlita sig på att ekosystemen är så resilienta, dvs har förmåga att absorbera och neutralisera vissa typer av störningar. Så har man t ex angett att per capita-utsläppen av koldioxid måste ned till i storleksordningen 1-1,5 ton per år för att klara det så kallade tvågradersmålet (som ändå inte är att beteckna som hållbart).
- **Sociala aspekter:** Alla bullernivåer måste med god marginal ligga under vad som kan vara till skada för såväl människor som djur. Biltrafiken måste kunna ske helt utan risk för personskador och samtidigt skapa utrymme för sådan mobilitet som alla människor kan utnyttja och ha glädje och nytta av. Det måste råda drägliga arbetsvillkor för alla som är involverade i tillverkningsprocess, försäljning, service och skrotning.

Dessa iakttagelser är givetvis inga argument mot att vidta de förbättringar som går att genomföra såväl på kort som lång sikt. Ovanstående aspekter kan ses som en parallell till den omtalade nollvisionen inom trafiksäkerhetsarbetet – ett måhända ouppnåeligt men ändå eftersträvänt mål att arbeta för.

6 Hållbar mobilitet: Bil – eller något annat?

6.1 Reella, inducerade och upplevda transportbehov

Rationellt sett skaffar sig konsumenten en bil för att tillfredsställa ett transportbehov – av såväl sig och anhöriga som av föremål. Men vad är ett transportbehov och hur kan det definieras?

Starkt förenklat kan man tala om minst tre sorters transportbehov.

Reella transportbehov gäller sådana transporter som hur man än vänder på saken behöver utföras. De flesta människor behöver flytta sig mellan bostad och skola/arbetsplats och behöver frakta hem livsmedel m m. Dessa behov kommer att kvarstå i någon form hur samhällen än förändras. I vissa situationer, främst på glesbefolkad landsbygd, kommer troligen personliga fordon i någon form alltid att behöva användas.

Inducerade transportbehov gäller sådana transporter som blivit en konsekvens av hur våra samhällen organiserats. Eftersom bilen varit en planeringsnorm och förutsättning som samhällsplaneringen tagit för given under många decennier har vi också byggt samhällen där det är långa avstånd mellan bostäder och skolor/arbetsplatser. I viss mån kan de inducerade transportbehoven också sägas gälla transporter av varor som inte är direkt oundgängliga, eller fritidsaktiviteter som kan vara roliga eller värdefulla, men som inte heller de är oundgängliga. En förändrad samhällsplanering och förändrade konsumtionsmönster kan – på sikt – minska de inducerade transportbehoven.

Upplevda transportbehov gäller sådana transporter som sker med förflyttningen som huvudsyfte. Det är turen vi tar för att se oss omkring eller för att det bara är roligt att nöjesköra. Det går inte att hävda att dessa behov är ”nödvändiga” i ett överlevnadsperspektiv, men de kan ändå ge utövaren stor behållning. Framför allt skulle en påtvingad begränsning av sådana resor uppfattas som ett stort avbräck i livskvaliteten för många människor.

Vår genomsnittliga transportsträcka per dag har i grova drag hundrafaldigats sedan jordbrukarsamhällets dagar. Det finns, såvitt vi vet, inga analyser av vilken betydelse ovanstående kategorier spelat i den utvecklingen.

6.2 I stället för eget ägande

I vilken utsträckning en person använder bil avgörs av en rad faktorer. Den enskilda parameter med störst inverkan på användningens omfattning är huruvida personen äger bil eller inte. Det finns därför anledning att minska bilägandet till förmån för gemensamt utnyttjade fordon. Gemensamt använda bilar kan också bidra till ett ökat utnyttjande av naturresurser. Alternativa modeller för tillgång till bil, som inte baseras på eget ägande, är exempelvis hyrbil, bilpool och peer-to-peer bildelning.

Att hyra bil är ett etablerat koncept för att möta ett tillfälligt behov av bil. Det ger också möjlighet att utnyttja fordon med större lastkapacitet än vad användaren normalt behöver. Det finns en stor spridning av uthämtningsställen, men tillgången är givetvis större i tätorter.

I en bilpool används en eller flera bilar gemensamt av medlemmarna som betalar per användningstillfälle/körsträcka samt eventuellt en fast avgift. Den stora skillnaden mot hyrbil är

att bilarna bokas, hämtas och lämnas helt utan bemanning och av medlemmarna själva. I Sverige finns ett fåtal kommersiella aktörer och många lokala föreningar och kooperativ. En bilpool baseras på att medlemmarna är geografiskt nära bilarna och är därför betydligt vanligare och enklare att etablera i tätbefolkade områden.

I skrivande stund pågår ett regeringsuppdrag med syfte att etablera en svensk definition på bilpool samt förslag på rättsliga stödåtgärder för att underlätta etableringen.¹⁷ Det har även gjorts försök att låta arbetsplatsers fordonsflotta fungera som bilpool för privata användare utanför kontorstider, för att utnyttja att grupperna vill utnyttja fordonen vid olika tidpunkter. En förutsättning för att detta ska fungera är i regel att fordonsflottan då hanteras av en extern aktör, t ex en kommersiell bilpool, som tillhandahåller fordonen och sköter om såväl administration som teknisk service.

Peer-to-peer är en annan typ av bildelning där enskilda fordon görs tillgängliga för andra användare utan formell organisation som i en bilpool. Sådana system drar fördel av modern IT som öppnar möjligheten att kontakta bilens ägare, boka och göra upp om betalning – i regel till självkostnadspris.

Även samåkning, där t ex grannar åker tillsammans mellan bostadsort och arbetsplats, är företeelser som drar fördel av modern kommunikationsteknik.

I nuläget är det privatekonomiska skäl som driver på utvecklingen mot ett ökat gemensamt utnyttjande av bilar. Därtill kommer städernas ökande trängsel och ökande kostnader för parkeringsytor. I större städer ses ett växande intresse från byggsektorn att få dra ned på antalet parkeringsplatser vid nybyggnation för att istället erbjuda de boende så många gröna resplaner med alternativa mobilitetslösningar. Delad tillgång till bil är då en av flera åtgärder.

Självkörande bilar är en företeelse som drar många intresse till sig. Om och när de etableras i vardagstrafiken kan de öppna för radikala förändringar av hur vi använder bilen. Med självkörande fordon finns det möjlighet att använda bilen mer likt en taxi, vilket skulle leda till ett ökat gemensamt utnyttjande. För detta krävs dock utveckling av nya affärs- och användarmodeller.

6.3 Beteendet, bilen och bränslet

Den ideella organisationen Gröna Bilister brukar beskriva vägen mot en fossilfri vägtrafik med tre B:n – Beteendet, Bilen och Bränslet. Man menar att det behövs insatser inom alla tre områdena – oberoende av varann – för att fullgöra omställningen. Om vart och ett av B:na kan bidra till halverade utsläpp blir den teoretiska minskningen 87,5 procent, vilket är helt i paritet med de utsläppsminskningar som krävs för att nå det så kallade tvågradersmålet. Beräkningen är dock helt teoretisk, vilket bör understrykas.

Vad gäller bilen och bränslet saknas det idag varken teknik eller ekonomi för att åstadkomma sådana halveringar. Jämförbara bilmodeller kan, med förändrad motorteknik, innebära halva bränsleförbrukningen sett över en tioårsperiod¹⁸. Bränslen som etanol, biogas och gruppen av ämnen som ingår i biodiesel innebär också mer än en halvering av utsläppen, räknat som well-to-

¹⁷ Källa

¹⁸ Källa

wheel¹⁹. Det som återstår är en marknadsintroduktion i full skala av såväl de nya, snåla bilmodellerna som de nya bränslena.

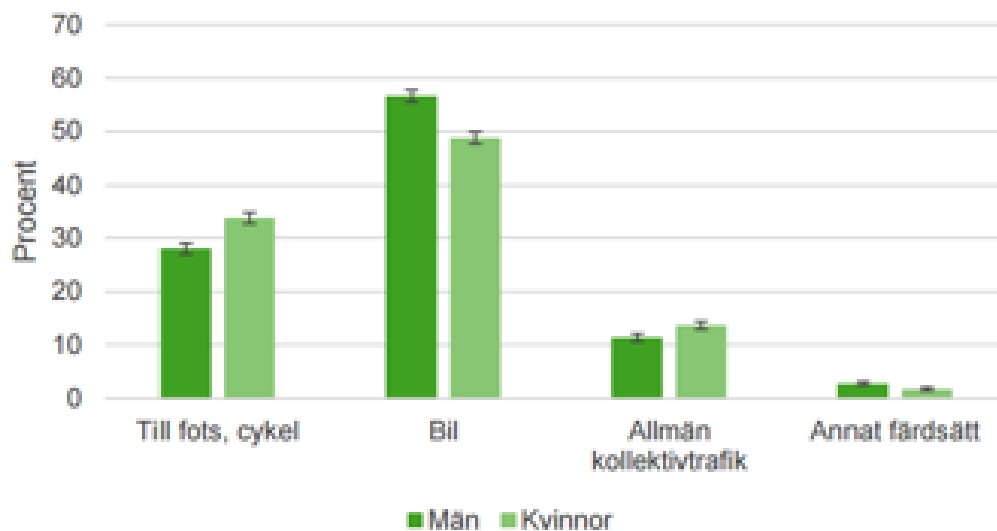
För att ekvationen slutligen ska gå ihop krävs dock förändringar i hur vi använder våra bilar. Som vi belyser i denna rapport finns här ett brett spektrum av tänkbara insatser – från utvecklad sparsam körning och nya system för samåkning till ökad bildelning och, inte minst, en större andel av gång, cykel och kollektivtrafik. Opinionsundersökningar på många håll i landet ger vid handen att detta också ses som en positiv utveckling. Runt hälften av de tillfrågade i många svenska tätorter är positiva till en utveckling där gång, cykel och kollektivtrafik ges utrymme och företräde framför privatbilism – i alla fall i tätorterna.²⁰

Många tecken tyder på att framtidens konsumenter i framtiden inte kommer att köpa och äga egna bilar i samma utsträckning som idag, utan snarare köpa olika typer av mobilitetstjänster. Graden av förändring kommer naturligtvis att variera med t ex bostadsort och med personliga preferenser. Detta öppnar för helt nya affärsidéer från helt nya leverantörer, vilket i motsvarande grad kommer att förändra situationen för konsumenten.

6.4 Genusaspekter på bilägande

Det föreligger skillnader mellan hur kvinnor och män äger och använder bil, och kring kvinnors och mäns mobilitet i stort.

I den senaste nationella resvaneundersökningen, för perioden 2011-2014, presenteras dessa skillnader närmare. Bil är förvisso det vanligaste färdssättet, alla kategorier, men medan bilar används mer av män än av kvinnor gäller det motsatta för övriga färdssätt.²¹



Figur 3.1 Fördelning (procent) av antalet huvudresor efter huvudsakligt färdssätt för män respektive kvinnor. Felstaplarna anger 95%-konfidensintervall. Källa: Trafikanalys.

¹⁹ Källa

²⁰ Holm 2016: Hållbar mobilitet från Umeå till Malmö.

²¹ Trafikanalys: RVU Sverige 2011–2014 Den nationella resvaneundersökningen Statistik 2015:10

Resvaneundersökningar i Malmö har visat på samma mönster: kvinnor använder oftare kollektivtrafik än män och åker bil kortare sträckor. Här har man räknat om sina undersökningsresultat och uppskattar att utsläppen av koldioxid skulle minska med 31 procent om männen reste på samma sätt. Samtidigt är det unga kvinnor som är den snabbast växande gruppen nya bilköpare. Bilden är således komplex.

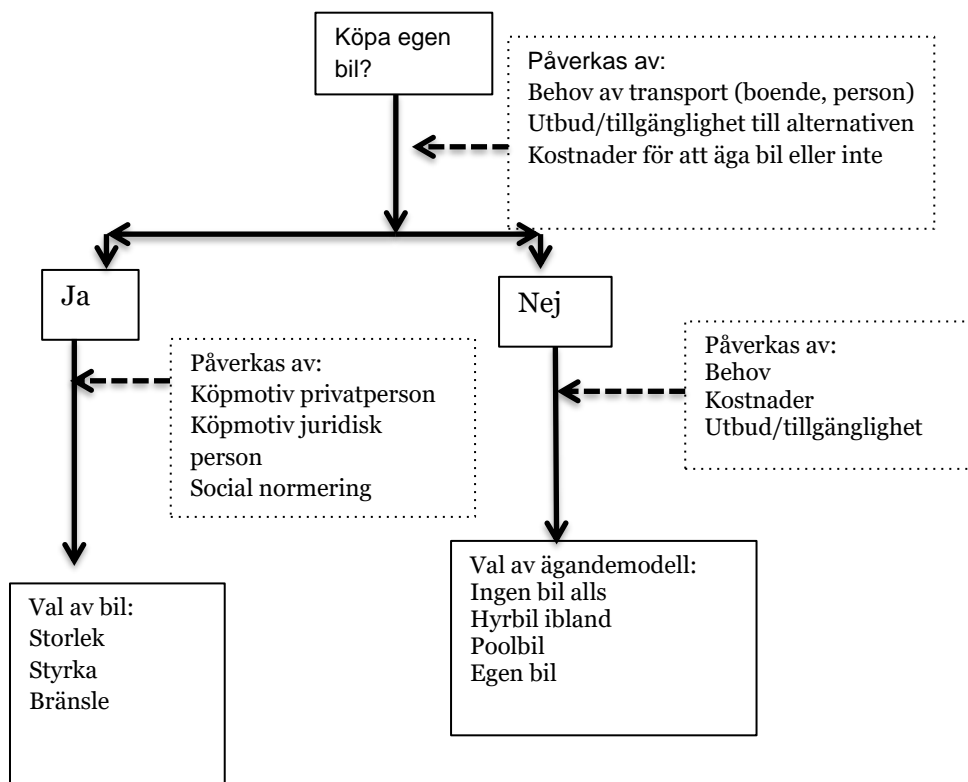
I sammanhanget kan påpekas att mer än hälften av svenskarna inte är dagliga bilanvändare, och att sju av tio svenskar använder bil i så begränsad grad att deras utsläpp per capita ligger nära de nivåer som anses motsvara långtgående klimatkrav. Variationerna i bilanvändning är givetvis stora: Landsbygdsboende åker med bil både oftare och längre än storstadsbor. Skillnaden i bilanvändning är i samma storleksordning som skillnaden mellan mäns och kvinnors bilresor.²²

²² Trivector, Lena Smidfelt Rosqvist, Almedalen 2016

7 Konsumentens beslutsprocess och köpmotiv

7.1 Beslutsstegen

Konsumentens beslutsprocess om att välja att köpa en egen bil eller ej samt, i nästa beslutsled, vilken bilmodell respektive vilka alternativa mobilitetslösningar, påverkas av en rad beslutsfaktorer. I figuren nedan presenteras ett enkelt beslutsträd. Hur de olika påverkansparametrar viktas och påverka besluten skiljer sig mellan individer utifrån värdering, ekonomiska möjligheter mm. Beslutsparametrarna skiljer sig även mellan privatpersoner och juridiska personer, delvis eftersom behoven och möjligheterna är annorlunda, men även för att styrmedlen som påverkar besluten skiljer sig åt.



Figur 5.1. Detta flödesschema ger en översiktlig bild av de valmöjligheter som finns i en färdvalsanalys. För närmare förklaringar, se löptexten.

Den största påverkan på konsumentens miljöbelastning ligger generellt i första beslutssteget, valet mellan att äga bil eller ej. Detta både utifrån ett resursperspektiv – hur många bilar behöver tillverkas – och ett användningsperspektiv. Det sistnämnda eftersom personer/verksamheter utan eget bilägande generellt använder bil mindre och i större utsträckning väljer hållbara färd sätt.

Men även nästa beslutssteg kan påverka miljöbelastningen avsevärt – vilken bilmodell väljs, respektive vilka alternativ till egen bil används. I följande avsnitt beskrivs beslutsmotiven för privat- respektive juridiska personer översiktligt, i efterföljande kapitel fördjupas olika påverkansfaktorer.

7.2 Vilka är privatpersonens beslutsmotiv?

Nedanstående analys beskriver de väsentliga motiv vi identifierat för privatpersonens köpbeslut. Vi gör dock inte anspråk på att analysen är fullständig eller på att den förmår att vikta de olika motiven värden mot varandra.

För valet om bilköp eller ej:

- **Upplevt transportbehov.** Det upplevda transportbehovet påverkas bland annat av boendeorten, läget av arbetsplatsen, vanor, fritidsaktiviteter mm.
- **Upplevt utbud och kvalitet av alternativa färdssätt.** I vilken utsträckning resebehovet kan täckas med kollektivtrafik men även hur väl tillgängligt och känt t.ex. bilpoolslösningar e.dyl. är påverkar behovet av egen bil. Behövs inte egen bil för vardagsresandet ökar förutsättningarna för att välja alternativ avsevärt.
- **Emotionella behov.** Att äga bil eller ej kan även sända signaler till omgivningen om vilka vi är och hur vi vill uppfattas.
- **Ekonomi:** Valet av att välja att äga bil eller ej påverkas både av den privata ekonomin men även av de verkliga och de upplevda kostnaderna av bilägandet. Här ingår förutom inköpspris, skatter och bränslekostnader även faktorer som parkeringskostnad.

För val av bilmodell:

- **Inköpspris och andrahandsvärde.** Givetvis spelar differensen mellan inköps- och försäljningspris en avgörande roll för köpbeslutet. Vår erfarenhet är dock att inte många konsumenter helt räknar ut och tar ställning till värdeminskningen i form av årlig kostnad. Olika bilmärken har – välförtjänt eller ej – olika gott rykte vad gäller andrahandsvärden.
- **Driftskostnad.** De flesta konsumenter håller koll på bränsleförbrukning och avgör utifrån denna huruvida bilen är billig i drift eller ej. Mer sällan gör man en total kalkyl som även baseras på ungefärlig årlig körsträcka och som påverkas av körstil. Driftskostnadernas andel av total kostnaderna är i regel överskattade.
- **Säkerhet och bilens allmänna skick.** Givetvis (och lyckligtvis) värderar konsumenten sin egen säkerhet högt. Huruvida man tar ställning till detta genom att t ex kontrollera säkerhetsklassningen, eller man nöjer sig med påståendet att tunga bilar skyddar bättre än lätta, är svårt att bedöma. Vid köp av begagnade bilar får bilens allmänna skick en stor betydelse.
- **Storlek och upplevda behov.** Som vi konstaterat på annat håll väljs många bilar utifrån extrema lastsituationer, som fjällresor för hela familjen. Det gör att privatbilsflottan generellt utgörs av större fordon än vad som är optimalt för merparten av bilanvändningen.
- **Emotionella behov.** Med bilvalet sänder vi signaler till omgivningen om vilka vi är och hur vi vill uppfattas. Vi lever upp till rådande sociala normer. En enkel överblick över bilansonsers utformning indikerar att detta möjligen är det viktigaste köpmotivet.
- **Lokalt utbud och service.** Av rätt uppenbara skäl väljer konsumenten bort sådana bilar som är svåra att få tag i på orten där man bor, och i än högre grad sådana som saknar tillgång till relevant service.
- **Ladd/tankmöjlighet.** Av samma skäl som ovan väljer konsumenten bort sådana bilmodeller vars drivmedel är svåra att få tag i på orten där man bor.

7.3 Vilka är den juridiska personens beslutsmotiv?

Eftersom en betydande del av privatbilsmarknaden utgörs av begagnade förmåns- och tjänstebilar som tidigare köpts in som nya av juridiska personer, finns det goda skäl att även

analysera de köpmotiv som kan gälla för juridiska personer. Nedanstående exempel utgör tillägg till vad som sagts i avsnittet om privatpersonens köpmotiv. Vi gör inte heller någon inbördes rankning av de olika motiven styrka.

För valet om bilköp eller ej:

- **Upplevt transportbehov.** Det upplevda transportbehovet påverkas bland annat av lokaliseringen och verksamhetens specifika transportbehov.
- **Upplevt utbud och kvalitet av alternativa färdssätt.** I vilken utsträckning resebehovet kan täckas med kollektivtrafik men även hur väl tillgängligt och känt t.ex. bilpoolslösningar e.dyl. är påverkar behovet av egen bil.
- **Ekonomi:** Valet av att välja att äga bil eller ej påverkas både av kostnaderna av bilägandet. Här ingår förutom inköpspris, skatter och bränslekostnader även faktorer som parkeringskostnad.

För val av bilmodell:

- **Interna policies, politik, image m fl immateriella värden.** Såväl företag som offentliga instanser har skäl att profilera sig genom sina bilval – inte sällan odlar man sin miljöimage genom att välja olika typer av miljöfordon. För offentliga instanser gäller ofta överordnade politiska beslut om att ”gå före”, ”vara förebild” och även ta sitt ansvar för att förse andrahandsmarknaden med goda alternativ.
- **Driftkostnader.** Eftersom många av förmånsbilens driftkostnader betalas av arbetsgivaren är det angeläget att göra en kalkyl på de sammanlagda kostnaderna i form av ev trängselskatter, drivmedel, p-plats m m
- **Skattelättnader.** Miljöbilar subventioneras i form av skattebefrielse under fem år. Supermiljöbilspremierna innebär en subvention i samband med anskaffandet. Förmånsbeskattningen gör i regel bilinnehavet förmånligt för den anställde.
- **Rekryterings/kvarhållandemöjligheter.** Förmånsbilar används av arbetsgivaren för att ”toppa” löneerbjudandet och därmed öka chansen att få behålla attraktiv arbetskraft. Därmed skapas också ett incitament för den anställde att välja dyra bilar som ett sätt att manifesteras sitt värde på arbetsmarknaden.
- **Funktionella behov.** Många arbetsgivare betonar arbetsmiljö- och säkerhetsaspekterna vid val av såväl tjänste- som förmånsbilar. För tjänstebilar gäller därtill givetvis att de ska fungera för sina uppgifter vad gäller t ex lastutrymme.

8 Bilägandets ekonomi – och alternativens

8.1 Värde­minskningen i regel största kostnads­posten

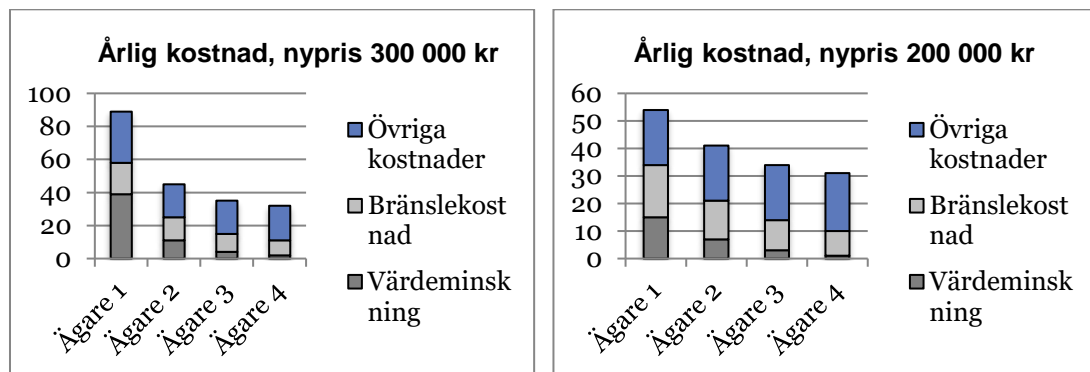
Näst efter villor, fritidshus och bostadsrätter är bilaffärer de största investeringar som de flesta privatpersoner får uppleva.

Bilens bränslekostnader är sannolikt den kostnads­post som oftast kommer på tal eftersom det är en utgift som är både synlig för bilägaren och dessutom uppstår relativt ofta. Den sammanlagda beskattningen av en liter fordonsbränsle är också ett återkommande diskussionsämne.

Faktum är dock att bränslekostnaden sällan är den största kostnads­posten. Såväl värde­minskning som service och underhåll kostar i regel mer, räknat på årsbasis. Inte ens i bilens sista livsfas, när det inte finns mycket värde kvar att förlora, blir bränslekostnaden större än ca 30 procent av de sammanlagda, årliga kostnaderna. Skatt, försäkringar, service, reparationer, garage och parkering samt däckslitage utgör sammantaget större poster även vid sådana bilinnehav.

Värde­minskningen utgör alltså en betydande kostnads­post för bilägaren. Självklart är denna som störst när bilen är som nyast, och självklart är den större för dyra bilar än för billigare. Med hjälp av webbplatsen www.bilkalkyl.be har vi slagit fram totalkostnads­kalkyler för två bilar. Den ena har ett nypris på 300 000 kr och den andra på 200 000 kr. För enkelhets skull låter vi bilarna byta ägare efter varje 6 000-mil-intervall, och eftersom nya bilar körs mer än äldre har dessa intervall gjorts länge i tid ju äldre bilen blir.

Utfallet framgår av nedanstående diagram. De fasta variabler som varit desamma i samtliga beräkningar redovisas i figurtexten.



Fördelningen mellan värde­minskning, bränslekostnader och övriga kostnader för två bilar med nypriserna 300 000 kr respektive 200 000 kr. Bilarna antas byta ägare med 6 000 mils mellanrum, och körs successivt kortare årliga sträckor. Y-axelns värden avser tiotusental kronor, och staplarna avser respektive ägares årliga kostnad.

Fasta variabler: Ränta 3%, Bränsleförbrukning 0,64l/mil, bränslepris 14,73 kr/l, skatt 2000 kr, besiktning 300 kr, däck 2 kr/mil, service 3,50 kr/mil, bilvård 1000 kr/år, försäkring 4 000 kr/år, parkering (garage) 8 000 kr/år. Kalkylmodell från www.bilkalkyl.be

Vi vill påpeka att tabellen givetvis är schematisk och enbart kan indikera storleksordningar. Stor variation kan förekomma mellan bilmärken – vissa bilmärken har mer eller mindre välgrundade

rykten om bra andrahandsvärden - och mellan de enskilda exemplaren. Kalkylen kan i viss mån också underskatta ökade kostnader för service och reparationer i bilens äldre stadier.

8.2 Förmåns- och tjänstebilar förändrar kostnadsbilden

Ungefär 60 procent av nybilsköpen i Sverige görs av juridiska personer som företag, myndigheter m m. Dessa nya bilar fördelar sig dels på tjänste- och jourbilar som används uteslutande i arbetet, dels på förmånsbilar, som disponeras av den anställde för både tjänste- och privat bruk.

För att disponera en förmånsbil måste privatpersonen betala en skatt som baseras på det sk förmånsvärdet av bilen. Förmånsvärdet läggs till den ordinarie inkomsten och blir därför marginalbeskattad. Reglerna för detta förklaras inte närmare här, men beräkningar kan enkelt göras på Skatteverkets hemsida.

När en arbetsgivare erbjuder den anställde en förmånsbil är det vanligt att arbetsgivaren också står för bränslekostnaden i form av ett tankkort. Den anställde måste då föra körjournal för att kunna räkna ut hur stor andel av bilkörningen som sker privat, inklusive resor till och från arbetet. Denna del av bränslekostnaden ska också förmånsbeskattas.

Däremot ingår kostnader för fast parkeringsplats och för trängselavgifter i förmånsvärdet, vilket gör att förmånsbilisten inte berörs av den sortens ekonomiska styrmedel.

Begreppet förmånsbil används ofta synonymt med *tjänstebil*. En sådan bil är dock helt avsedd att användas i tjänsten och reglerna för privat användning är strama: Sammanlagt högst hundra mil vid högst tio tillfällen per år. Det finns även strikta regler för hur *jourbilar* får användas till resor mellan arbete och bostad.²³

Den sammanlagda effekten av förmånsreglerna är att förmånsbilen är kraftigt subventionerad. En uppskattning från år 2013 anger en subventionsgrad på 40-68 procent jämfört med privat bilägande²⁴ och det finns senare beräkningar som indikerar en subventionsgrad på över 70 procent för förmånsbilar i Stockholmsområdet (där trängselavgifter och högre p-avgifter adderar till kostnadsbilden och därmed förstärker subventionsgraden)²⁵. Detta gör att flottan av förmånsbilar tenderar att innehålla fler stora och därmed bränslekrävande bilmodeller. Eftersom föraren är mindre utsatt för marginalkostnader vid användningen tenderar också förmånsbilar att användas mer än vad som skulle skett vid motsvarande privatbilsägande.

Om förmånsbilen är en miljöbil enligt definition i avsnitt 4.3 kan förmånsvärdet reduceras, samtidigt som den omfattas av den femåriga skattebefrielsen. Det gör att förmånsvärdet för t ex en laddhybrid kan komma ned i nivå med kostnaderna för månadskort i kollektivtrafiken. Därmed urholkas incitamentet för förmånsbilisten att överväga andra lösningar på sina mobilitetsbehov, t ex bilpooler eller kollektivtrafik.

Eftersom förmånsbilar företrädesvis erbjuds anställda i högre inkomstskikt innebär reglerna också att andelen förmånsbilar tenderar att vara högst i välbärgade bostadsområden. Det gör, sammantaget, att en betydande del av den trafik som t ex passerar gränssnitten för trängselskatt i Stockholm utgörs av subventionerade förmånsbilar, framförda av förare med hög inkomst och

²³ www.skatteverket.se

²⁴ Parsmo, Roth och Thörn, IVL, DN debatt 2016-05-16

²⁵ *ibid*, med hänvisning till Ynnor

från välbärgade förorter. Det är en fördelningspolitisk effekt som sannolikt inte är i linje med intentionerna bakom såväl förmånsbilar som trängselskatt.

I frågan om konsumentens valmöjligheter spelar förmånsbilen två helt olika roller. Dels utgörs, som vi sett ovan, en relativt stor andel av dagens privatbilism av förmånsbilar och av bilkörning på förmånsbilarnas villkor. Dels står förmånsbilarna för en betydande del av det utbud som står till privatbilistens förfogande, eftersom de i regel säljs ut på en privat marknad efter tre eller fem år. Subventionerna leder till en fordonsflotta som är tyngre och mer bränslekrävande än vad som sannolikt hade varit fallet om motsvarande nybilsköp gjorts direkt av privatbilismarknaden.

Man kan å andra sidan också konstatera att förmånssystemet hjälpt till att bygga upp en andrahandsmarknad för miljöbilar. Huruvida detta har tillräcklig effekt för att tackla vägtrafikens miljökonsekvenser är en omtvistad fråga.

8.3 Vilka jämförbara kostnader får den som väljer en annan mobilitet?

De schabloniserade bilkostnadskalkyler som presenteras i föregående avsnitt pekar på en totalkostnad per år i ett intervall mellan ca 30 000 och 90 000 kronor. Det finns sannolikt ingen övre gräns för den årliga kostnaden för en bil. Mer anmärkningsvärt är att inte ens ett ”billigt” bilägande – i form av en kraftigt begagnad bil av billigare modell – kommer under en årskostnad på ca 30 000 kronor, eller 20 000 kronor, om vi dessutom räknar bort de förmodade parkeringskostnaderna. Det innebär att även en mycket sliten bil kostar sin ägare uppemot 2 000 kronor per månad.

Vilka jämförbara kostnader får då den konsument som väljer en mobilitet som inte baseras på eget bilägande? Vi har gjort kalkyler baserade på antaganden på olika scenarier, där konsumenten kombinerar bilpool med kollektivtrafik och cykel. I det första scenariot utgår vi från ett relativt ”bilberoende” resmönster, medan det andra scenariot utgår från ett betydligt mer ”sparsamt” resmönster, där konsumenten aktivt väljer sina resor med omsorg. I ett tredje scenario utgår vi från en konsument som helt förlitar sig på kollektivtrafik och cykel.

Scenario 1: Konsumenten utnyttjar en bilpoolsbil tre timmar en kväll per vecka, var fjärde helg samt en semestervecka per år. Övriga resor sker med kollektivtrafik (månadskort) och med cykel.

Årskostnad bilpool:	19 000 -25 000 kr
Årskostnad månadskort:	9 000 kr
Årskostnad cykel:	1 000 kr
Övrigt (p-avgifter m m):	1 500 kr
Total årskostnad:	30 500 – 36 500kr. Månadskostnad 2 542 – 3 042 kr

Scenario 2: Konsumenten utnyttjar en bilpoolsbil två timmar en kväll varannan vecka, samt en helgdag per månad.

Årskostnad bilpool:	7 000 – 9 000 kr
Årskostnad månadskort:	9 000 kr
Årskostnad cykel:	1 000 kr
Övrigt (p-avgifter m m):	500 kr
Total årskostnad:	17 500 – 19 500 kr. Månadskostnad 1 458 – 1 625 kr.

Scenario 3: Konsumenten klarar sin mobilitet med hjälp av kollektivtrafik och cykel

Årskostnad månadskort:	9 000 kr
Årskostnad cykel:	1 000 kr

Total årskostnad: 10 000 kr. Månadskostnad 833 kr.

Kommentar 1: Scenarierna, liksom bilkostnadskalkylerna, tar inte hänsyn till t ex alternativa val för semesterresor. Det finns skäl att anta att konsumenter utan egen bil t ex åker tåg i högre grad än bilägarna. Det finns å andra sidan skäl att också ta in båda gruppernas eventuella flygresor i kalkylen, liksom en rad andra variabler. Vi har dock bedömt att sådana kalkyler ligger utanför den relevanta systemgränsen.

Kommentar 2: De beräknade kostnaderna för bilpoolsbil kan möjligen vara underskattade, då prisuppgifterna hämtats från ett bilkooperativ utan vinstsyfte (Karlstads bilkooperativ, www.karlstadsbilkooperativ.org). För de bilpooler som drivs på kommersiella villkor torde kostnadsbilden behöva justeras uppåt, i regel pga högre månadsavgifter.

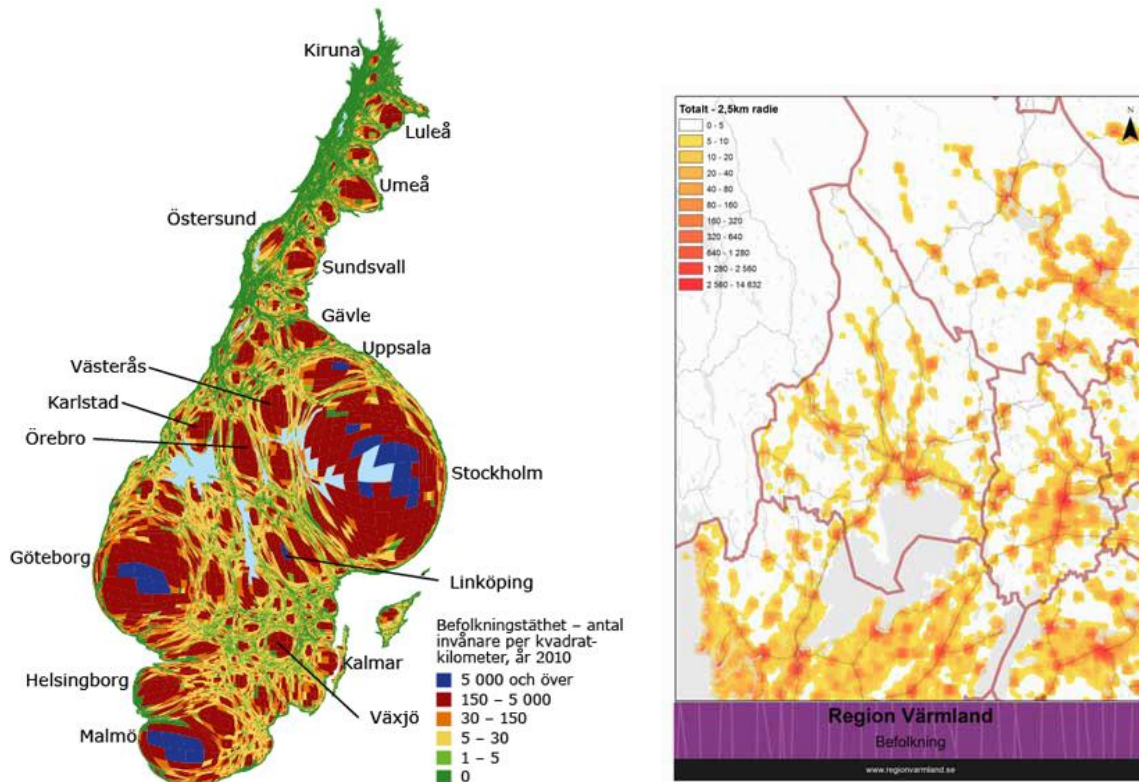
Prisuppgifter för bilpool är hämtade från Karlstads bilkooperativ; www.karlstadsbilkooperativ.org

En slutsats att dra av dessa prisjämförelser är att en mobilitet som baseras på även en flitig användning av bilpoolens bilar landar på en månadskostnad som är i paritet med den som är förenad med att äga en rejält begagnad bil. Lite hårdraget ställs den ekonomiskt lagde konsumenten inför ett val: Antingen fräscha men delade bilpoolsbilar eller en rejält sliten men egenägd begagnad bil.

En annan slutsats är att den som har möjlighet att lösa sina mobilitetsbehov på annat sätt än med egen bil gör avsevärda ekonomiska besparingar, trots kostnader för t ex kollektivtrafik.

9 Praktiska förutsättningar

Möjligheterna till andra färdval än dem med egen bil villkoras av en rad praktiska förutsättningar. Till de mest uppenbara hör bostadsort och bostadstyp samt de ”vardagliga” avstånden mellan bostad, skola/arbete och service. Därtill kommer aspekter som det lokala utbudet av bilhandlare och service, av tillgång till tank- och laddställen för mer ovanliga drivmedel. Tillgången till kollektivtrafik och bilpool är av naturliga skäl störst i större tätorter, men det är inte heller en helt entydig bild.



Till vänster: Befolkningstätheten i Sverige, illustrerad av en förvrängd kartbild där ytan per invånare gjorts lika stor över hela landet. Notera att kartbilden bygger på data från år 2010 – idag skulle sannolikt förvrängningen vara än mer accentuerad! Källa: SCB. Till höger: En analys av befolkningstätheten i Värmlands län med omnejd. Källa: Värmlandstrafik AB.

Den vänstra kartbilden i figuren ovan visar ett Sverige där geografien ”töjts” för att motsvara befolkningstätheten. Den visar på ett fascinerande sätt hur kraftfull urbaniseringen varit och är i Sverige (oavsett vad man tycker om den). Den högra bilden åskådliggör befolkningstätheten i Värmlands län (med omgivningarna). Som synes är stora delar av länets befolkning koncentrerad till Karlstad med omnejd, och i övrigt i kommunernas huvudorter och längs de större riks- och Europavägarna. Enligt Värmlandstrafik, som tog fram den högra kartbilden i samband med en utredning om närtrafik, bor 86 procent av länets befolkning inom 1,5 kilometer fågelvägen till en hållplats med minst tre dubbelturer per dag, vilket ses som en ”basnivå” för kollektivtrafik på landsbygd.²⁶

²⁶ Värmlandstrafik, 2014: Närtrafik i Värmland

Stora delar av Sveriges befolkning bor alltså så till att det finns möjligheter att klara sina resebehov med hjälp av kollektivtrafik, låt vara av högst skiftande kvalitet. Den pågående urbaniseringen ökar successivt denna andel. De som bor utanför rimlig tillgång till kollektivtrafik är å andra sidan desto mer beroende av egen bil. Därför bör alla insatser för att minska miljöpåverkan från privatpersoners resande göra stor åtskillnad i åtgärderna, beroende på boendeförhållandena.

9.1 Tillgång till fordon och service

Försäljningsställen och service för bensin- och dieseldrivna fordon finns i regel även på mindre orter, även om utglesning i form av ”mackdöd” är ett problem på många håll. Däremot är givetvis tillgången till andra typer av fordon mer begränsad. I synnerhet gör bristen på serviceställen att t ex gas- och elbilar kan ha svårare att etablera sig på mindre orter.

Elbilar kräver, generellt sett, mindre underhåll än bilar med förbränningsmotor, eftersom elmotorn är en enklare konstruktion. Å andra sidan utgör motorreparationer en begränsad del av alla verkstadsbesök. Reparationer av styr-, regler- och bromssystem torde vara ungefär desamma, oavsett drivlina.

9.2 Tillgång till tank/laddställen

I november 2016 fanns det i Sverige 1 574 laddplatser med totalt 5 601 uttag²⁷. Vid slutet av år 2015 fanns det 161 tankställen för fordonsgas dit allmänheten har tillträde. Därutöver finns ett 60-tal tankställen för biogas för t ex kommunala fordon²⁸. Fördelningen av såväl laddplatser som tankställen för fordonsgas är i grova drag proportionell mot befolkningstätheten i landet. Dock är tankställen för fordonsgas extra vanliga i västra och södra Sverige. Förekomsten av laddstationer hänger och samman med vissa regionala satsningar, t ex i Jämtland och på Gotland.

Infrastrukturen för elbilsaddning utvecklas just nu i rask takt, bl a som en konsekvens av det statliga stöd som tillhandahålls genom Klimatklivet. Webbplatsen laddinfra.se ger kontinuerliga uppdateringar av laddinfrastrukturens utveckling och ger även elbilföraren information om lediga laddplatser via en särskild app.²⁹

Till denna infrastruktur bör givetvis läggas den många gånger större förekomsten av jordade uttag vid privatbostäder och arbetsplatser, monterade för t ex motorvärmare. Trots begränsad effekt har dessa en mycket stor betydelse för s k destinationsladdning, dvs över natten eller under arbetstid. Undersökningar i Norge har visat att ungefär 80 procent av alla elbilar och laddhybrider regelbundet laddas hemma, och att mellan 20 och 40 procent regelbundet laddas vid arbetsplatsen.³⁰

Den förväntade expansionen av elbilar i Sverige (inklusive laddhybrider) kommer i vissa fall medföra omfattande ny- och ominstallationer av elektrisk anslutning intill parkeringsplatser och i

²⁷ www.uppladdning.nu

²⁸ www.gasbilen.se

²⁹ www.laddinfra.se

³⁰ Transportökonomisk institutt, rapp 1492/2016

garage. På sina håll kan det också innebära ökade behov av frammatning för att klara en ökande belastning på elnätet.

9.3 Tillgång till kollektivtrafik och bilpooler

Ytterligare en praktisk förutsättning för ett mer miljöanpassat resande är förstås tillgången till en fungerande kollektivtrafik, alternativt till bilpooler.

Trots att det ofta sägs att Sverige präglas av en ”bilnorm” visar undersökningar att närheten till kollektivtrafik är avgörande vid bostadsköp. I en undersökning svarade 76 procent av de tillfrågade i en panel att god tillgång till kollektivtrafik är den viktigaste aspekten när man väljer var man vill bo. För var femte tillfrågad är detta en helt avgörande faktor. Hållplatsen bör enligt samma panel helst ligga inom tio minuters gångavstånd från bostaden. Närhet till service kom i undersökningen på en andra plats och tillgång till p-plats eller garage på tredje.³¹

Man kan sannolikt ta uppfattningen att kollektivtrafik helst bör finnas på tio minuters gångavstånd från bostaden som utgångspunkt för att samma förväntningar finns på en bilpool eller annan bildelningstjänst. Kanske är det också ett hinder för bildelningen som affärsidé idag. En bilpool eller snarlik tjänst måste ju först inrättas och sedan värva deltagare/medlemmar. Vår uppfattning är att i synnerhet de ideella bilpoolerna, som oftast utgörs av kooperativ, uppstår inom en grupp av bekanta som delar samma idé och har kraft att förverkliga den. Om det i framtiden kommer att bli möjligt att tilldela bilpooler särskilda parkeringsrutor (utredning pågår), ungefär som för taxi idag, kommer inte bara synbarheten att öka utan också möjligheterna att ordna med uppställningsplatser dit det är bekvämt för användarna att ta sig.

Bildelning passar bäst för personer som inte har dagliga bilbehov, utan kan klara sin vardag utan bilresor. Resvaneundersökningar visar att en förvånande stor andel av svenskarna, ungefär hälften, faktiskt inte är dagliga bilanvändare och således utgör en mycket stor potentiell kundgrupp för framtida bildelningstjänster – givet, som sagt, att tjänsterna finns att tillgå på nära håll.

³¹ Fastighetstidningen, 15 augusti 2016, som refererar en undersökning från Skanskas bopanel

10 Värderingar, känslor och vanor

En konsument gör sina färdmedels- och bilval utifrån en lång rad rationella premisser som kostnadsbild, säkerhet, funktionalitet m m. Därtill styrs valet av en rad faktorer som – i detta sammanhang – framstår som irrationella, eller kanske känslomässiga. I regel underskattar man kraften i dessa faktorer, men en snabb blick på bilreklamens sätt att spela på våra känslor ger en indikation på att de är synnerligen viktiga för att forma köpbeslut.

10.1 Beteendekonomiska förklaringsmodeller – en översikt

Sociologer talar ibland om fyra typer av rationalitet³², som sannolikt alla har sin betydelse i de olika val konsumenten gör – här med några typiska exempel:

- *Instrumentell rationalitet* styr handlingen mot ett uppsatt mål: ”Jag köper denna bil för att den är billig i drift.”
- *Värderationalitet* innebär handlingen styrs av värderingar: ”Jag köper en extra stor bil för den är säkrare för mig och barnen.”
- *Emotionell rationalitet* baseras på känslor: ”Jag köper denna bil för den är så häftig.”
- *Traditionsstyrd rationalitet* utgår från vanans makt: ”Jag köper en bil av märket X för det gjorde redan mina föräldrar.”

Varje köpbeslut, i synnerhet de större investeringarna, föregås av någon form av riskvärdering: Hur stor är risken att jag gör en dålig affär? I regel värderar vi en risk mer negativt än vi värderar en chans positivt, även om det sannolika utfallet är precis lika. Denna s k *riskaversion* får oss alla att emellanåt fatta mycket ologiska beslut³³.

Vi är alltså dåliga på att bedöma risker, och de bedömningar vi gör baseras på en blandning av ovan nämnda rationaliteter. Lägg därtill fenomenet *tidsdiskontering*, dvs tendensen att övervärdera närliggande konsekvenser mer än konsekvenser långt fram i tiden, så träder en bild fram av ett tämligen slumpartat och impulsstyrt beteende. Forskning visar dock att denna till synes totala oförutsägbarhet ändå innehåller vissa mönster och därmed går att förutsäga – vilket är vad marknadsförare vet av erfarenhet och beteendekonomer och psykologer kartlägger via forskning.³⁴

En dominerande strategi för den vilse beslutsfattaren är att göra som andra i ens omgivning, dvs följa med strömmen. Det finns rent evolutionära orsaker till detta – eftersom många gör på samma sätt och tycks klara sig måste det vara klokt att ansluta till samma beteende.³⁵

Vi har inte sett några uppgifter om hur starkt argumentet ”jag skaffar/kör bil för det gör alla andra” är i jämförelse med andra argument, och kanske går ett sådant värde inte heller att kvantifiera, utan vi får nöja oss med att konstatera att det finns och att det är starkt. Det är ett typexempel på s k *social normering*, som alltså kan ses som en förlängning av ovan nämnda beslutsfattande.

En följdfråga blir då om sociala normer förändras över tid och om de går att påverka. Förändring över tid sker definitivt, och ibland sker förändringen snabbt. Ett exempel är attityden till rökning i

³² Wallenius

³³ Hahneman

³⁴ Ariely

³⁵ Cialdini

offentliga miljöer, som helt ändrat karaktär på två decennier – från tolerans till totalt avståndstagande. Sådana skiften går helt klart att påverka. I fallet med rökning torde de successiva förbuden mot rökning på arbetsplatser, andra offentliga miljöer och senast på restaurang ha skyndat på processen avsevärt.

10.2 Bilen som identitetsmarkör

Bilens roll som statusmarkör har diskuterats i ett oändligt antal sammanhang och är väl känd. Med ett renodlat nyttoperspektiv är det föga ändamålsenligt att köpa en farkost anpassad för höga hastigheter på tomma landsvägar när merparten av användningen sker i trånga tätortsmiljöer bland en rad andra trafikanter. Men vetskapen att man *skulle kunna* åka ut på vägarna är ett starkare argument, och möjligheten att visa omgivningen att man *skulle kunna* göra det är en viktig signal om just potential.

I kombination med den riskaversion som beskrevs ovan kan bilen som statussymbol också förklara varför bilar i regel är avsevärt större än nödvändigt. Riskaversionen gör att vi undviker risken att inte få plats med alla passagerare och packning vid ett extremt tillfälle någon gång per år, samtidigt som bilens storlek visar omgivningen att vi har kapacitet att göra just så.

En av de senaste årens mest omtalade elbilar är modellen Tesla S, som förutom höga prestanda vad gäller räckvidd och hastighet också har en avancerad design och många exklusiva funktioner. Den kostar också avsevärt mer än mer ordinära elbilar liksom konventionella bilar. Samtidigt är den knappast lämpad för att köra en hel familj i, eller frakta större mängder bagage eller andra varor. Trots detta har modellen blivit försäljningssuccé i många länder. Det finns alldeles uppenbart ett stort intresse att med hjälp av denna exklusiva bil förmedla bilden av sig själv som både förmögen och miljöengagerad. Det är av samma skäl troligt att framtida elbilar också kommer att förses med en uppseendeväckande design. Även ”miljömedvetenhet” kan vara en identitetsmarkör, och har alla förutsättningar att bli en viktig sådan i framtiden.

Vi vill i sammanhanget uppmärksamma den just nu snabbt ökande försäljningen av elcyklar, dvs cyklar där en elmotor assisterar cyklisten med hjälpkraft. Prognosen för år 2016 är 45 000 elcyklar, vilket är en mer än trettioprocentig ökning från året innan.³⁶ Det finns en utbredd bedömning att elcykeln allt mer kan bli ett intressant fordon för t ex arbetspendling, och att den i första hand kan komma att ersätta andrabilens plats i större hushåll. Även ett sådant köpval går att beskriva som en identitetsmarkör, eftersom elcykeln förenar uttryck för eftertraktade drag som hälsosamhet, miljömedvetenhet och tekniktillvändhet.

10.3 Bilkörning som social norm och vana

Den som valt att skaffa egen bil har i viss mån goda argument att ha den som sitt förstahandsval, eftersom en stor del av totalkostnaden är en så gott som fast kostnad. Därtill kommer en rad andra skäl, som att de flesta tätorter i allt väsentligt är planerade med bilen som en förutsättning – med t ex längre avstånd mellan bostad, skola/arbete och service än vad som annars skulle vara möjligt. Bilen upplevs också som en bekväm inrättning, så länge man bortser från det merarbete

³⁶ Ny teknik 2016-10-24

och det besvär den också vållar. Ibland kallas den egna bilen för ”det mobila vardagsrummet” – en privat zon man kan föra med sig ut i den offentliga trafikmiljön.

Man kan också se på bilkörningen som ett uttryck för den sociala normering som beskrivs ovan. Det är i regel strategiskt att göra ”som alla andra” eftersom de är just ”alla andra”. Upplever man att ”alla andra” tar bilen till jobbet kräver det minst energi och mod att göra likadant. Snart blir bilkörningen till en vana som man tar för given. Och vanor är svåra att bryta.

Forskningen har intresserat sig för med vilka mekanismer det går att byta en vana mot en annan, främst med tillämpning på sammanhang som drogmissbruk och fobier.³⁷ De metoder som visat goda resultat baseras ofta på dels gruppstöd, dels långsiktiga ”kontrakt” som ska upprätthållas. Gruppstödet fungerar som en alternativ social norm, men också som ett just stöd som fångar upp känslan av misslyckande när vanan inte gått att bryta eller man fallit åter i det oönskade beteendet.

I vilken grad metoder som dessa kan användas för att hjälpa engagerade konsumenter att bryta en ”bilvana” är oklart. Sett i perspektivet av hur många korta bilresor i tätorter som främst görs av slentrian och hur många konsumenter som har dåligt samvete för sin bilkörning kan de hysa en mycket stor potential att bidra till minskad miljöpåverkan.

³⁷ Cialdini

11 Miljöinformation vid bilköpet

Bilhandlaren är givetvis en viktig aktör om konsumenten ska få relevant miljöinformation i samband med bilköpet. Om denne är väl påläst om såväl de tekniska alternativen som om ekonomiska aspekter m m kan det vara avgörande för konsumentens val.

Det finns regler för hur bilhandeln ska hantera miljöinformation, samlade i Konsumentverkets allmänna råd från 2010.³⁸ Här beskrivs bland annat reglerna för hur bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp ska anges i reklam och i bilhallen, och hur information i bilhallen ska uppdateras med jämna mellanrum.

Utan att ha studerat saken närmare är vårt intryck att uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp i regel finns med i t ex annonsering i dagspress på det sätt som föreskrivs i de allmänna råden.

År 2009 genomfördes en mindre undersökning av hur dessa regler efterlevdes (enligt då gällande regelverk från 2002). Undersökningen gjordes i sex kommuner och gör inte anspråk på att vara representativ, men fann att de anslag som ska finnas i bilhallen saknades i ungefär en fjärdedel av de besökta anläggningarna. Bland de hallar där informationen fanns uppsatt avvek den ofta från reglerna i de allmänna råden.³⁹

I ett regeringsuppdrag under 2007 studerade Konsumentverket, Vägverket och Naturvårdsverket tillsammans förutsättningarna för någon form av märkningssystem vid marknadsföring av nya bilar.⁴⁰ I uppdragets slutrapport föreslår man ett system med en enkel symbol där bilarnas utsläpp av koldioxid står i fokus. Såvitt bekant har ärendet sedan dess inte förts vidare, även om frågan fortfarande diskuteras.

En undersökning av hur norska köpare av elbilar och laddhybrider nåtts av information inför sina bilköp visar på tydliga skillnader mellan de båda fordonsslagen. Bilhandlare kunde informera om laddhybrider, om deras teknik och om nödvändiga körmönster i ungefär samma utsträckning som de kan informera om bensin- och dieslbilar. För de rena elbilarna var däremot köparens anhöriga och vänner viktigare informationskällor. Det är, enligt rapporten, främst frågorna kring körrutiner och laddning som köparna anser att anhöriga de har förtroende för kan svara bättre på än bilhandlarna.⁴¹

³⁸ KOVFS 2010:3

³⁹ KOV rapport 2009:7

⁴⁰ KOV rapport 2007:13

⁴¹ Transportökonomisk institutt rapport 1492/2016

12 Körstil, service och underhåll

Oavsett ägandeform och bilmodell finns en rad områden där föraren och fordonsägaren kan minska miljöpåverkan av bilanvändningen – körstilen, service och underhåll. Det är närmast självklart att en väl underhållen bil både håller längre och har förutsättningar att generera mindre utsläppsmängder än motsatsen. Givetvis finns också en övre gräns där service och underhåll kostar mer miljömässigt i form av underhållsprodukter m m än vad de ger. En sådan gräns är dock tämligen omöjlig att identifiera.

En enkel och viktig åtgärd för att minska bränsleförbrukningen är att säkerställa att bilens däck håller rätt tryck. Välpumpade däck både håller längre och medför lägre bränsleförbrukning. Däck som körs med 80% av det rekommenderade lufttrycket medför en förbrukningsökning med cirka tre procent enligt Däckbranschens Informationsråd⁴²

Att en konsument med miljöambitioner i första hand väljer miljömärkta produkter för bilvård får väl betraktas som en självklarhet. På Svanen-märkningens hemsida anges att kategorin produkter för bil- och båtvård omfattar 335 olika varor. Till dessa kan också föras 94 fordonstvättar och en gör-det-självtvättstall.⁴³

Sparsam körning, oftast kända under varumärket eco-driving, är numera en obligatorisk del i all körkortsutbildning. Med rätt uppväxling, god framförhållning, måttliga hastigheter m m kan en bilist minska sin bränsleanvändning avsevärt. Rent tekniskt brukar man uppskatta sparpotentialen till uppemot 15 procent. Den reella effekt man kan förvänta sig av en omfattande övergång till sparsam körning är lägre, kanske i intervallet 5-10 procent.

En undersökning av förare som haft körkort i ett halvår jämförde körstilen mellan personer god respektive bristfällig (enligt förarens utsago) utbildning i sparsam körning. På en given körslänga var den första gruppens bränsleförbrukning 8,7 procent lägre än den andras.⁴⁴

Med utgångspunkt i de mycket schabloniserade antaganden som gäller för såväl sparsam körning som för värdet av löpande underhåll kan man göra vissa antaganden. Förare A och B disponerar exakt likadana bilar, med samma angivna bränsleförbrukning. Båda ska köra en sträcka på en mil. Förare A gör ”allt rätt” i form av sparsam körning och rätt underhåll, medan förare B gör ”allt fel”. Sammantaget leder detta till att förare A halverar sin bränsleförbrukning jämfört med förare B:

	A	B
Bilarna drar i snitt vid blandad körning (liter/mil):	0,6	0,6
Förare A tillämpar sparsam körning och spar 8%	-0,05	
Förare A är noga med servicen och har rätt tryck i däcken (15%)	-0,09	
Förare B struntar i motorvärmaren (1 dl extra i starten)		+0,1
Förare B kör med takbox och klimatanläggning (1 dl vardera)		+0,2
Sammanlagd bränsleförbrukning för 10 km	0,46	0,9

En fiktiv jämförelse mellan ett konsekvent ”sparsamt” körsätt och underhåll (A), jämfört med ett ”slösaktigt” (B). Jämförelsen avser en bilfärd på 10 kilometer.

⁴² <http://www.dackinfo.se/lufttryck/ratt-lufttryck/>, läst 2016-12-10

⁴³ www.svanen.se, läst 2016-12-09

⁴⁴ VTI rapport 903: Utvärdering av miljöinslagen i körkortsutbildningen

13 Åtgärdsanalys

Utifrån ovan gjorda beskrivningar har vi satt samman en tabell över åtgärder som skulle vara relevanta för att minska privatbilismens miljöpåverkan och graden av ”ohållbarhet”.

Som vi påpekar på flera andra ställen i rapporten utgör de konsumentpolitiskt relevanta åtgärderna bara en del av den samlade åtgärdsarsenalen. Vi bedömer att områden som fysisk planering och skattepolitik har en mer grundläggande betydelse för att åstadkomma resultat. Detta förminskar givetvis inte värdet av goda insatser på konsumentområdet. Till de svårbedömda effekterna av sådana åtgärder hör att de genom sin signalverkan bidrar till en attitydförändring av mer övergripande karaktär och på lång sikt.

I tabellen nedan har vi därför listat åtgärder som berör olika politikområden. De åtgärder som vi bedömer hör hemma i konsumentpolitiken (i en rätt bred tolkning) har markerats med röd text. Dessa åtgärder behandlas sedan något mer utförligt i avsnitt 14. Åtgärderna är strukturerade utifrån på vilken beslutsnivå de är aktuella samt vilken påverkansfaktor de berör, enligt det beslutsträd som presenterades i avsnitt 7.1

Beslutsnivå: Äga egen bil?

Påverkansfaktorer	Inverkan på påverkansfaktor	Åtgärder
Behov av transport	Boendeort	Fysisk planering Reseavdraget Mobilhetsdeklaration (se 6.1.1)
	Arbetsort	Reseavdraget
	Fritidsintresse	-
	Personliga förutsättningar	-
Utbud/tillgänglighet alternativ till egen bil	Tillgång till/utbud av kollektivtrafik	Ökad kollektivtrafik Öka attraktiviteten på kollektivtrafiken
	Tillgång/utbud poolbil	Främja etablering av bilpool Kommunal upphandling Lagändring Krav/incitament för etablering av bilpool vid nybyggnation Underlätta för perkering av bilpoolsbil på gatumark
	Tillgång/utbud hyrbil	Främja utbudet/etableringen av uthyrare
Kostnad för att äga bil	Fordonsskatt	Förändra skatten
	Inköpspris	Punktskatt/premie
		Information och kalkyler om verkliga kostnader (se 6.2.1)
Andrahandsvärde	Information om värdeminskning (se 6.2.2)	

	Driftskostnader	Förändrad bränsleskatt Trängselskatt - införa eller förändra Förändra parkeringskostnad Förändrad förmånsbeskattning Förändrat reseavdrag
Parkeringsutbud		Samhällsplanering
Kostnad för alternativen	Bilpoolskostnad (påverkas av samma faktorer som listade ovan)	Kombinerade erbjudanden med kollektivtrafik (se 6.3.1) Anpassade parkeringsavgifter för bilpoolbilar Kombinerade erbjudanden med boende
	Hyrbilskostnad(påverkas av samma faktorer som listade ovan)	
	Kollektivtrafikkostnad	Förändrad subventionsgrad Förändrat reseavdrag
Kunskap om alternativen	Information om bilpool, utbud och kostnader	Information om utbud och hur det fungerar (se 6.4.1) För vem är det lönsamt med bilpool? (se 6.4.2) Jämförelsematerial, kalkyler (se 6.4.3) Lathundar, hur går det till-info (se 6.6.4)
	Information om hyrbil, utbud och kostnader	Information och jämförelsekalkyler (se 6.4.5)
	Information om kollektivtrafik, utbud och kostnader	Information och jämförelsekalkyler (se 6.4.6)
Attityd till alternativen		Beteendepåverkan (se 6.4.7) Marknadsföring

Beslutsnivå: Val av bilmodell -privatpersoner

Påverkansfaktorer	Inverkan på påverkansfaktor	Åtgärder
Kostnad för att äga en viss modell	Inköpspris och andrahandsvärde	Differentierad punktskatt, tex bonus malus Subventioner, t.ex. supermiljöbilspremie Period för skattelättnad - kvarstår för andrahandsägaren Information om värdeminskning (se 6.5.1)

	Driftskostnader	Förändringar av den differentierade fordonsskatten Förändrad bränsleskatt Införandet av miljöbilsparkering Införa differentierad trängselskatt
Tillgänglighet	Begränsad tillgänglighet för vissa modeller/drivmedel	Införa miljözoner för personbilar Bullerkrav för vissa modeller
Säkerhet		Informera om säkra, mindre miljöbelastande modeller (se 6.6.1)
Storlek, prestanda och speciella behov		Informera om verkligt behov vs upplevt behov (se 6.7.1)
Emotionella behov (social acceptans, image, självbild, sociala normer)		Beteendepåverkan (se 6.8.1)
Lokalt utbud hos återförsäljare samt av service		Stöd till etablering av försäljning och service för mindre miljöbelastande alternativ
Lokalt utbud av ladd- och tankmöjligheter		Stöd till etablering av ladd- eller tankmöjligheter för alt. Bränsle

Beslutsnivå: Val av bilmodell -juridiska personer.

Endast tillägg till faktorer identifierade ovan.

Påverkansfaktorer	Inverkan på påverkansfaktor	Åtgärder
Kostnad för att äga bil	Driftskostnader	Förändringar av förmånsskatt
Interna policies (styr säkerhet, storlek, image, utsläpp osv)		Miljökrav i inköspolicy Företagsbearbetning (se 6.9.1)

14 Förslag till åtgärder

Utifrån åtgärdsområdena ovan genomfördes en GAP-analys med fokus på konsumentpolitiska frågeområden. Det finns en omfattande palett av åtgärder som berör andra frågeområden som inte belyses närmare här, exempelvis skatteåtgärder eller regelverk.

Nedan presenteras förslag på sådana åtgärder som har potential att underlätta för konsumenten att fatta ”miljösmarta” eller ”hållbara” beslut om färdval i allmänhet och bil i synnerhet. Förslagen kan härledas direkt till den åtgärdsanalys vi presenterar i tabellform i avsnitt 13.

Åtgärderna är förslag som i regel inte är utarbetade i detalj, utan mer pekar på vilken huvudsaklig inriktning de bör ha för att bli meningsfulla. I samtliga fall bör åtgärdsförslagen således bearbetas vidare innan de realiseras.

14.1 Påverkansfaktor: Behov av transport

Förslag till åtgärd: Mobilitetsdeklaration

En fastighetsägare som avser att sälja sin fastighet har skyldighet att upprätta en energideklaration. Mäklare och banker brukar i samband med kreditprövningen erbjuda köparen en genomgång av hela hushållsekonomin. På motsvarande sätt skulle förslagsvis mäklaren kunna göra en ”mobilitetsdeklaration” och tillsammans med köparen inventera lämpliga modeller för t ex arbetspendling och handelsresor, och då lämna förslag på mobilitetslösningar som passar såväl miljö som plånbok.

14.2 Påverkansfaktor: Kostnad för att äga bil

Förslag till åtgärd: Information och kalkyler, verkliga kostnader

Webbplatsen bilsvar.se och andra, jämförbara webbplatser kan utvecklas med en förenklad och översiktlig version där konsumenten får en överblick över den årliga eller månatliga kostnaden vid t ex fem års ägande eller körda 6 000 mil. Motsvarande ”femårskostnad” skulle kunna vara standard i annonsering, likt dagens bränsleangivelser.

Förslag till åtgärd: Information om värdeminskning

Åtgärden är till viss del en variant på den föregående, men fokuserar tydligare på just värdeminskningen, som är en ofta förbisedd eller svårbedömd kostnadspost. I den kraftigt förenklade kommunikation som eftersträvas i föregående förslag är värdeminskningen väsentlig eftersom den kalkyleras med färre variabler.

14.3 Påverkansfaktor: Kostnader för alternativ till bil

Förslag till åtgärd: Kombinerade erbjudanden för sömlös kollektivtrafik

Ta initiativ till en diskussion tillsammans med kollektivtrafikarrangörerna om hur kollektivtrafik kan göras bekvämare – dels i praktisk bemärkelse genom bättre lösningar för resan dörr-till-dörr, t ex med låsbara cykelskjul på avreseorten och lånecyklar på destinationsorten, dels i ekonomisk bemärkelse genom smidiga betallosningar där alla delar av resan kan betalas med samma kort el dyl. Beakta i detta sammanhang särskilt de konsumenträttsliga aspekterna, som t ex tydliga regler

och smidiga system för återbetalning eller kompensation vid de tillfällen då resans kvalitet försämras genom förseningar m m.

14.4 Påverkansfaktor: Kunskap om alternativ till bil

Förslag till åtgärd: Information om utbud och hur det fungerar

Bilpooler, bildelning peer-to-peer-uthyrning och andra system behöver synliggöras och förklaras i högre utsträckning än idag. Många konsumenter kan förstå att det finns vinster på att slippa kapitalkostnaderna för en bil och på att fler delar på en bil, men ställer sig frågande till hur det går till: Om man verkligen får tag på en bil när man behöver, hur ansvars- och försäkringsfrågor ser ut, hur man gör med betalning m m. Det kan också finnas skäl att studera bildelning i en konsumenträttslig bemärkelse och se över konsumenttryggheten i de olika systemen.

Förslag till åtgärd: För vem är det lönsamt med bilpool?

Alternativen till eget bilägande är i regel lönsamt för alla utom storkonsumenter av bilkörning, men möter sina begränsningar också i praktisk bemärkelse. Den som dagligen har ett reellt behov av bil kanske inte har mycket glädje av en bilpool? Det finns stora behov av att reda ut dessa frågor – gärna tillsammans med diskussionen om reella, inducerade och upplevda behov av bil – jämför diskussionen i avsnitt 6.1.

Förslag till åtgärd: Jämförelsematerial, kalkyler

I denna rapport har vi presenterat några mycket enkla kostnadsjämförelser och kalkyler som visar på skillnaderna mellan eget bilägande och alternativet. Dessa jämförelser och kalkyler behöver utvecklas och individanpassas, med målsättningen att den konsument som börjat lockas av idén om bildelning kan göra mer noggranna beräkningar av utfallet för egen del av ett skifte till en bildelningslösning.

Förslag till åtgärd: Lathundar, hur-det-går-till-info

För den konsument som i likhet med i föregående åtgärdsförslag börja intressera sig mer i detalj för bildelning finns ett stort behov av praktiska förklaringar, lathundar och information om hur det går till att dela bil. Det ligger nära till hands att tänka sig en ”bildelningsportal” som kommunikationsmodell för såväl denna åtgärd som de närmast ovan beskrivna, men vilken eller vilka former som är mest ändamålsenliga återstår att utreda.

Förslag till åtgärd: Information och jämförelsekalkyler – hyrbil

I allt väsentligt en upprepning av ett tidigare förslag om bildelning som lätt kan överföras till hyrbilsbranschen. Ett tillkommande förslag är att få branschens aktörer att samverka för ökad transparens och jämförbarhet. Branschen kan också själv ta initiativ till prisjämförelser med privat bilägande.

Förslag till åtgärd: Information och jämförelsekalkyler – kollektivtrafik

I allt väsentligt en upprepning av förslag 6.4.3 som där handlar om bildelning, men som lätt kan överföras till kollektivtrafiken. Här finns vidare stora möjligheter för kollektivtrafiken att utveckla enklare och mer intuitiva taxesytem samt smidigare betallösningar – en utveckling som förvisso redan pågår på många håll tack vare gott branschsamarbete.

Förslag till åtgärd: Beteendepåverkan

De vanor och sociala normer som idag gör eget bilägande till något närmast givet för de flesta konsumenter tål att kompletteras med en attityd- och beteendepåverkan som även öppnar upp för alternativa ägandeformer. Vi föreslår att Konsumentverket överväger sådana arbetsformer – så långt dess uppdrag medger, givetvis. Nya beteendeekonomiska rön och metoder kan här vara effektfulla inslag som är värda att prova ut.

14.5 Påverkansfaktor: Kostnad för att äga en viss modell**Förslag till åtgärd: Information om värdeminskning**

Se under rubrik 14.2.

14.6 Påverkansfaktor: Säkerhet**Förslag till åtgärd: Information om säkra, mindre miljöbelastande modeller**

De allra flesta bilmodeller motsvarar idag högt ställda säkerhetskrav. Det gäller även modeller med mindre miljöbelastning. Här finns ett omfattande kommunikationsbehov som åtminstone problematiserar bilden av att tyngre bilar alltid är säkrare.

14.7 Påverkansfaktor: Storlek, prestanda**Förslag till åtgärd: Information om verkligt behov vs upplevt behov**

De konsumenterna som köper större bilar än vad som krävs för den vardagliga körningen gör i regel en betydligt sämre affär än de som köper en lagom stor bil för dessa tillfällen och sedan hyr en större bil för t ex semesterresan. Här finns det god anledning att arbeta konsumentupplysande med konkreta räkneexempel och andra jämförelser. En variant, som dock faller något utanför den konsumentpolitiska ramen, är att bilförsäljarna erbjuder förmånliga hyresvillkor för en större modell i samband med köpet av en mindre.

14.8 Påverkansfaktor: Emotionella behov**Förslag till åtgärd: Beteendepåverkan**

Ett bilköp handlar i hög grad om att tillfredsställa drömmar, skänka image och social acceptans. De till synes rationella faktorerna bakom bilköpet är i regel mindre betydande än man kan tro. Detta gäller såväl valen av stora och lyxiga modeller som av små och anspråkslösa. Det finns många skäl att lyfta upp dessa frågor till en mer allmän diskussion och inte minst reflektion.

14.9 Påverkansfaktor: Interna policies (avser juridiska personer)**Förslag till åtgärd: Miljökrav i inköbspolicy, företagsbearbetning**

Många företag och myndigheter väljer miljöbilar av såväl imageskäl som med argumentet att vara förebild för andra. Samtidigt är förmånsbeskattningen utformad så att förmånstagaren ofta väljer

större och dyrare modell än vad som hade varit fallet vid privat bilköp. Det finns goda skäl att bearbeta såväl företag som myndigheter så att miljökraven ges större tyngd i inköpspolicy och att dessa krav även tillämpas vid val av förmånsbilar. En god ambition kunde vara att begränsa förmånsbilssortimentet till de modeller som klarar kraven på ”fossiloberoende” enligt den definition som tillämpas av organisationen Gröna Bilister och som redovisas på annan plats i rapporten.

14.10 Generella åtgärder i övrigt

Förslag till åtgärd: Kontinuerlig information om sparsam körning m m

Oavsett ägandeform är frågor som sparsam körning, rätt däcktryck m m ständigt värda att uppmärksamma. Eftersom kunskap om t ex sparsam körning tenderar att avta med tiden efter utbildningstillfället är detta en typ av kommunikation som måste pågå med ständig upprepning. Nya och mer effektiva kommunikationsformer kan här behöva utvecklas och tillämpas.

Förslag till åtgärd: Utvecklad miljöinformation i bilhallen

Dagens allmänna råd om miljöinformation i bilhallen (KOVFS 2010:3) efterlevs dåligt, av den begränsade undersökningen (se avsnitt 11) att döma. Vi uppfattar dem också som alltför inriktade på detaljer i utformning och alltför lite på funktionell effekt. Det finns också skäl att uppmärksamma fler parametrar än bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid. Om en standard kunde etableras för en öppen, transparent, väl fokuserad kommunikation av gjorda livscykelanalyser skulle miljöinformationen kunna utvecklas avsevärt och dessutom skapa reella möjligheter till jämförelser.

Förslag till åtgärd: Kompetenskrav på bilsäljare

Studier i Norge indikerar att bilsäljarna inte hade kapacitet att svara på köparnas frågor när intresset riktades mot rena elbilar. Det var nu inte den tekniska kunskapen som saknades så mycket som förståelsen för andra körstilar, färdplanering och laddningsvanor. Den är rimligen ännu lägre när det kommer till mer utvecklad miljöinformation samt till den växande floran av mobilitetstjänster.

Hur läget är i Sverige vet vi inte, men det kan finnas skäl att överväga kompetenshöjande insatser rörande såväl mobilitet som sådan som ny teknik. I förlängningen kan man föreställa sig att berörda myndigheter och bransch i samverkan fastslår en viss kompetensnivå som kravspecifikation på bilsäljare.

Förslag till åtgärd: Frågebatteri för bra mobilitetsval

Det beslutsträd vi presenterar i avsnitt 7 – eller annan, jämförbar analysmodell – kan utvecklas till ett frågebatteri som i tillämplig grad skulle kunna användas i konsumentrådgivningen, när konsumenter har frågor inför ett bilval. Det skulle också kunna utvecklas till en ny IT-baserad tjänst och där kanske kopplas till befintligt Bilsva. Kanske bör detta på sikt utvecklas till ett Mobilitetssva?

Förslag till åtgärd: Mobilitetsutbildningar

Konsumentrådgivare, lärare i hemkunskap och andra yrkeskategorier som har anledning att diskutera vardagsekonomiska frågor med olika målgrupper bör få möjlighet till utbildning i mobilitetsfrågor med ett tydligt hållbarhets- och konsumentfokus.

Förslag till åtgärd: Studera och granska IT-tjänster som ersätter fysiska resor

Konsumentverket kan detaljstudera det utbud som idag finns av IT-tjänster som kan ersätta fysiska resor: Telefon- och videokonferenser av olika slag, men även e-handel med hemleveranser. Distansmötestekniken har en mycket stor potential att ersätta resor inom såväl arbetsliv som föreningsliv, men brottas idag med omfattande motstånd i form av allt från bristande förändringsbenägenhet till bristande teknisk kvalitet och användarvänlighet. Det finns skäl att göra miljökonsekvensbedömningar av sådana tjänster och studera hur de kan optimeras för minskade utsläpp, men också vilka rekyleffekter de kan frambringa – och hur dessa i så fall hanteras.

Därtill kan det finnas skäl att bevaka konsumentens rättsliga intressen vid användningen av dessa tjänster liksom andra mobilitetslösningar.

15 Avslutande reflektioner och utblick

Vi har under arbetet med denna faktasammanställning och analys återkommande slagits av i vilken hög grad den svenska personbilsmarknaden styrs av politiska impulser, och hur dessa främst tar sig uttryck i form av skatteregler och inte minst subventioner. Tillsammans med den fysiska planeringen, framför allt på lokalt plan och med den sociala normering som råder över mobilitet utgör skattepolitiken en skarpt formerande kraft.

Den konsumentpolitik som därtill formas i syfte att få konsumenten att välja ur miljösynpunkt bra lösningar har i det sammanhanget en begränsad effekt. Det betyder dock inte att den är betydelslös. Vi betonar särskilt att även små konsumentpolitiska åtgärder kan, rätt utformade, ha en kraftigt normerande effekt.

Vi ser också två trender som kan förefalla motsägelsefulla. Å ena sidan ökar nybilsförsäljningen och de totala körsträckorna. Å andra sidan ökar även kollektivtrafik i alla former och inte minst intresset för nya former av mobilitet, sporrat av de möjligheter som erbjuds via modern informationsteknologi. En ny tjänste- och delningsekonomi håller på att växa in i mobilitetssfären, men mängder av erbjudanden som bara för några år sedan hade tett sig som fullkomliga fantasifoster.

Denna mycket dynamiska utveckling innehåller en rad möjligheter för konsumenter att låta den egna mobiliteten närma sig de hållbara nivåerna. Den innebär samtidigt nya utmaningar, varav en del bekymmersamma, för konsumenträtten som behöver utvecklas för att fungera för helt nya marknader.

Vi ser därför att Konsumentverket, tillsammans med en rad andra instanser, har all anledning att framgent både stimulera, studera och granska den nya mobiliteten på nära håll och med en mångfald infallsvinklar.

Karlstad och Göteborg i december 2016

Fredrik Holm, Hanna Ljungblad och Michael Koucky

16 Referenser

(färdigställs i samband med slutredigering efter presentationsseminarium)

Ariely, Dan: Predictionably irrational

Bil Sweden

Cialidini, Robert: Influence

Energimyndigheten

Gröna Bilister

Holm, Fredrik 2016: Hållbar mobilitet från Umeå till Malmö. En rundresa bland svenska kommuner. Gröna Bilister, Stockholm

Kahneman

KOV

KOVFS

Ljungblad, Hanna

Naturvårdsverket

Trafikanalys

Trafikverket

Transportstyrelsen

Transportökonomisk institutt, 2016: Learning from Norwegian Battery Electric and Plug-in Hybrid Vehicle Users. Report 1492/2016. Förf Erik Figenbaum & Marika Kolbenstvedt. ISSN 0808-1190

Wallenius, Claes 2015: Människans illusoriska irrationalitet

osv