

Svensk nybilsregistrering första halvåret 2017 granskad: Öka farten för fossilfritt!

Hittills i år har supermiljöbilarna - elbilar, laddhybrider och vätgasbilar - en marknadsandel på 4.1 procent. Det är en ökning med 37 procent jämfört med året innan, vilket 2030-sekretariatet vill skynda på ytterligare. Därför föreslås fem punkter för fler laddbilar.

1. Höj högsta premien. Höjningen från dagens supermiljöbilspremie på 40 000 kronor till en bonus på 45 000 kronor är inte tillräcklig för att ge en verklig elbilsboom, särskilt som dagens femåriga fordonsskattebefrielse i samma veva tas bort. Eftersom bonus-malus systemet som införs den 1 juli 2018 till en början är kraftigt överfinansierat, finns utrymme för en höjning till 60 000 kronor för rena elbilar och vätgasbilar, och till 10 000 kronor för gasbilar.

2. Smart laddutbyggnad. Statlig medfinansiering av laddinfrastruktursutbyggnaden kan nu fokusera på de delar som går trögast. Ett ladda hemma-bidrag på 5 000 kronor bör införas för hushåll som ju inte får söka KlimatKlivet, och en särskild satsning bör göras på snabbaddning längs det större vägnätet, framtidssäkrat med el så att laddplatserna kan byggas ut i takt med att elbilarna blir fler. För biogasen gäller det att redan beslutad delfinansiering blir av; finns ingen marknad för gasbilar kommer inte heller mackarna.

3. Inför miljözoner - också för parkering. Kommuner bör ges rätten att införa miljözoner för personbilar och lätta lastbilar, med en möjlig, innersta helt avgasfri zon och en andra nivå där också gasbilar tillåts. För att inte vara beroende av polisens övervakning, uppdateras parkeringslagstiftningen på motsvarande sätt, så att p-vakter kan granska parkerade bilar.

4. Låt offentlig upphandling gå före. Idag måste statliga myndigheter i princip uteslutande köpa, leasa och långtidshyra miljöbilar - men definitionen är så svag att det ofta uppfylls med snåla dieselbilar. Det är dags att skärpa definitionen, förslagsvis till de bilar som ger bonus i bonus-malus systemet.

5. Informera mera. Det finns en stor osäkerhet om laddbilars faktiska klimatpåverkan, om hur man laddar, om batterier håller och om de faktiska kostnaderna för att köra laddbil, och en liknande osäkerhet dröjer sig kvar gällande gasbilar. Här behövs neutral, märkesoberoende konsumentinformation, vilket statliga Naturvårdsverket och Konsumentverket bör ansvara för.

Bakgrund

Sju av riksdagens åtta partier står bakom målet att nå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, som i underlaget till klimatlagen riksdagen antagit preciserats till 70 procent minskad klimatpåverkan till år 2030 jämfört med år 2010.

Utvecklingen första halvåret 2017 i fem punkter

1. **Bilförsäljningsrekord.** 193 530 nya personbilar, 28 085 nya lätta lastbilar och 31 445 nya lastbilar registrerades under första halvåret 2017. Det är rekord för ett första halvår för nya personbilar och enligt BIL Swedens nybilsprognos kommer 2017 bli ett nytt rekordår för bilförsäljningen.
2. **Miljöbilarna backar.** Miljöbilsandelen minskade första halvåret 2017 till 16,2 % jämfört med 16,7 % under samma period 2016.
3. **Laddhybrider och elbilar ökar.** Supermiljöbilarna ökade med 37 % under första halvåret 2017 jämfört med samma period föregående år, till 7 896 bilar, motsvarande 4,1 % av den totala marknaden under januari-juni. Supermiljöbilar innebär i huvudsak laddhybrider, men även de renodlade elbilarna ökar i andel och antal.
4. **Diesel dominerar fortsatt, E85 och gas minskar.** Diesel är fortsatt det vanligaste drivmedlet för nya bilar, men andelen har minskat till 52,4 % av nyregistreringen mot 54,4 % under perioden januari-juni 2016. Att etanolbilarna praktiskt taget upphört att säljas är numera väl känt, medan det kan vara mer överraskande att gasbilarna tappat en tredjedel av marknadsandelen jämfört med samma period i fjol.
5. **Lätta lastbilar = diesel.** Inom lätta lastbilar är dieseln dominans total, det finns inga laddhybrider, gasversionerna går knappt att finna i statistiken och de eldrivna har backat på marknaden sett över de senaste två åren.

Nedan genomgås dessa fem punkter mer utförligt, med fem förslag från 2030-sekretariatet.

Bilförsäljningsrekord

Första halvåret 2017 registrerades 193 530 nya personbilar i Sverige, mot 187 591 under samma period året innan, upp 3,2 %. Drygt 60 % registrerades på juridiska personer. 28 085 nya lätta lastbilar registrerades, en ökning med 10,2 % jämfört med samma period förra året, och 3 078 nya tunga lastbilar registrerades, en ökning med 7,4 %.

Vi bedömer att den fortsatt kraftiga ökningen beror på en stark konjunktur, köpstarka hushåll, rekordlåga räntor och en stabil arbetsmarknad. Vi bedömer också att hushållen har en bristande tilltro till att kollektivtrafiken kan lösa de transportbehov man har, samt att stimulans som reseavdrag och milersättning fortsatt gynnar bilen som färdmedel.

Försäljningsrekordet är miljömässigt inte så glädjande som det kunde ha varit, eftersom så få av de nya bilarna uppfyller politikens mål om fossiloberoende eller är ens i närheten av det klimatmål för transportsektorn som riksdagen nyligen antagit.

Miljöbilarna backar

Första halvåret 2017 var miljöbilsandelen 16,2 %, mot 16,7 % samma period i fjol. Därtill har miljöbilsandelen successivt minskat under halvåret, så att den i juni var 14,2 %, allt enligt den miljöbilsdefinitionen som gäller från 1 januari 2013.

Troliga skäl är att

- Miljöfokus inom bilsektorn nu ensidigt är på supermiljöbilarna, medan miljöbilarna sällan diskuteras eller lyfts fram.
- Bilar på förnybara drivmedel (etanol och gas), som typiskt är miljöbilsklassade, har i stort sett försvunnit från marknaden.
- Skattehöjningen på framför allt E85 i slutet av 2015 försvårade ytterligare för förnybara drivmedel.
- Drivmedelspriset har sjunkit vilket minskat intresset för snåla bilar.
- Stimulansen i form av fem års fordonsskattebefrielse är för svag.
- Det kommande bonus-malus systemet har försatt branschen i vänteläge.

Supermiljöbilar: Laddhybrider och elbilar ökar

I januari-juni 2017 nyregistrerades 7 896 supermiljöbilar mot 5 747 under samma period 2016. Första kvartalet 2017 hade Sverige en andraplats i Europa när det gäller laddbara bilars marknadsandel, med 4,2 % marknadsandel. Första halvåret 2017 var marknadsandelen för supermiljöbilar 4,1 %. Både laddhybrider och elbilar har ökat i antal, till 5 529 nyregistrerade mot 4 504 första halvåret 2016, respektive från 1 361 till 2 200 nya. Att det säljs mer än dubbelt så många laddhybrider som rena elbilar är problematiskt eftersom laddhybriderna till en stor del körs på fossila drivmedel, även om det glädjande nog nu kommer en rad modeller med relativt lång räckvidd på el. Det är också glädjande att elbilarnas andel av supermiljöbilarna ökar. I dagsläget finns ingen laddhybrid på marknaden godkänd för förnybara flytande drivmedel. Utanför supermiljöbilsdefinitionen, har icke-laddbara elhybrider ökat till 7 793 nyregistrerade mot 4 988 föregående år, en långt snabbare ökning än de laddbara bilarna uppvisar.

Nyregistrerade supermiljöbilar juni 2017

Modell	Typ	juni		januari-juni		% av miljö totalt jan-jun		
		2017	2016	2017	2016	2017	2016	
1	VW PASSAT GTE	Laddhybrid	247	453	1989	1623	25,19	28,24
2	MITSUBISHI OUTLANDER PHE	Laddhybrid	271	248	1253	673	15,87	11,71
3	NISSAN LEAF	El	123	58	779	498	9,87	8,67
4	TESLA MODEL S	El	66	77	446	351	5,65	6,11
5	VOLVO V60 N LADDHYBRID	Laddhybrid	19	132	415	611	5,26	10,63
6	BMW 330E SEDAN	Laddhybrid	75	68	411	236	5,21	4,11
7	RENAULT ZOE	El	89	38	351	232	4,45	4,04
8	VOLVO XC90III LADDHYBRID	Laddhybrid	111	112	343	498	4,34	8,67
9	TESLA MODEL X	El	56		290		3,67	
10	VW GOLF GTE	Laddhybrid	45	27	214	229	2,71	3,98

Källa: BilSweden 2017

Troliga skäl till utvecklingen inom superniljössegmentet är:

- Det nu finns flera attraktiva laddhybrider, inte minst från marknadsmässigt ledande bilföretag.
- Elbilar och laddhybrider likabehandlas som förmånsbilar, vilket gör det enklare att välja en laddhybrid.
- Elbilar är mer beroende av laddinfrastruktur än laddhybrider, och denna behöver fortsatt byggas ut mer både vad gäller snabb- och destinationsladdare.
- Halveringen av supermiljöbilspremierna för laddhybrider har inte fått särskilt stor effekt eftersom det är få privatbilkunder bland de som väljer dessa bilar.

Miljöbilar: Diesel dominerar, E85 på fortsatt låg nivå och gas minskar

På totalmarknaden har dieseln dominans minskat något, och bland miljöbilarna minskar den något snabbare, till förmån för framför allt för ladd- och elhybrider:

Drivmedel	Andel januari-juni år 2017	Andel januari-juni år 2016
Diesel	45,0 %	57,5 %
Elhybrid	24,8 %	15,9 %
Laddhybrid	17,6 %	14,4 %
Gas	4,4 %	6,6 %
El	7,0 %	4,3 %
E85	1,2 %	1,2 %

Som synes är de stora skillnaderna inom miljöbilssegmentet gentemot föregående år att diesel- och gasbilar minskar, medan hybridbilar och elbilar ökar

På miljöbilarnas topp-tjugo finns nio dieselbilar, fyra laddhybrider, fem hybrider och två elbilar, med första gasbil på 21:a plats och första etanolbil på 22:a plats. De båda elbilarna ligger på plats 12 och 16 på topp-tjugo-listan, båda med ökat antal under halvåret medan den ledande gasbilen har minskat med mer än hälften, från 894 nyregistrerade januari-juni 2016 till 368 samma period 2017, allt enligt BilSwedens statistik.

Nyregistrerade miljöpersonbilar juni 2017

Modell	Typ	juni		januari-juni		% av miljö totalt jan-jun	
		2017	2016	2017	2016	2017	2016
1 TOYOTA AURIS HSD	Hybrid	374	377	2216	2701	7,06	8,62
2 VOLVO V40N MILJÖDIESEL	Diesel	281	677	2058	3014	6,56	9,62
3 VW PASSAT GTE	Laddhybrid	247	453	1989	1623	6,34	5,18
4 MERCEDES E-KLASS (213)	Diesel	256	150	1840	621	5,87	1,98
5 VOLVO V60 N MILJÖDIESEL	Diesel	135	431	1562	2205	4,98	7,04
6 TOYOTA C-HR HYBRID	Hybrid	221		1393		4,44	
7 KIA NIRO	Hybrid	269		1317		4,20	
8 MITSUBISHI OUTLANDER PHE	Laddhybrid	271	248	1253	673	3,99	2,15
9 TOYOTA YARIS HYBRID	Hybrid	198	219	1248	1367	3,98	4,36
10 VOLVO S/V90N DIESEL MILJ	Diesel	288	5	1239	5	3,95	0,02
11 VOLVO V40N CC MILJÖDIESE	Diesel	155	143	1046	1175	3,33	3,75
12 NISSAN LEAF	El	123	58	779	498	2,48	1,59
13 PEUGEOT 308 HDI	Diesel	155	71	656	562	2,09	1,79
14 VOLVO XC60 DRIVE-E	Diesel	64	165	589	718	1,88	2,29
15 TOYOTA PRIUS	Hybrid	28	82	455	410	1,45	1,31
16 TESLA MODEL S	El	66	77	446	351	1,42	1,12
17 VOLVO V60 N LADDHYBRID	Laddhybrid	19	132	415	611	1,32	1,95
18 BMW 330E SEDAN	Laddhybrid	75	68	411	236	1,31	0,75
19 AUDI A6 2.0 TDI	Diesel	96	68	382	435	1,22	1,39
20 NISSAN QASHQAI DCI	Diesel	15	86	370	587	1,18	1,87

Källa: BilSweden 2017

Vi bedömer att den förändrade mixen beror på att

- Lågt pris på bensin och diesel har gjort dessa bilar mer attraktiva.
- Inga gasbilar uppfyller supermiljöbilsdefinitionen med de förmåner som det skulle innebära (trots att well-to-wheel klimatpåverkan kan vara samma eller lägre än laddhybriders).
- Stimulansen till laddhybrider är samma eller liknande som för rena elbilar, trots att merkostnaden ofta är lägre och kraven på ändrat beteende är mindre.
- Uppmärksamhet gäller helt laddbara bilar, förnybart upplevs som mindre framtidsinriktat.

Lätta lastbilar = diesel

Inom segmentet lätta lastbilar finns inga laddhybrider medan antalet nyregistrerade eldrivna lätta lastbilar (högst 3,5 ton) har ökat sedan förra året. Januari-juni 2017 var det 191 mot 129 under samma period 2016 och 212 under första halvåret år 2015, alltså en klar ökning mellan 2017 och 2016 men en minskning jämfört med 2015. Flera skåpbilar som tidigare fanns i gasversion, finns nu endast som diesel*.

Troliga skäl är att

- Supermiljöbilspremie gäller inte lätta lastbilar, som därmed inte har någon tydlig stimulans för byte.
- Utbudet av modeller för förnybara drivmedel har minskat.

2030-sekretariatet den 18 juli 2017

All statistik är hämtad från BilSweden utom detaljerade siffror om elbilar och laddhybrider som kommer från PowerCircle.