

# Miljöbilar i Stockholm

Nyhetsbrev 2/2021 | Tema: Elbilsboomen

## Bonus-malus skärps...

1 april höjdes bonusen för en utsläppsfri elbil med 10 000 kr till 70 000 kr per fordon. Bonuskravet skärps samtidigt – mycket snåla bilar och laddhybrider måste nu, återigen, under 60-gramsribban för att få bonus. För fordon med utsläpp över 90 gram skärps den treåriga straffskatten – malus – ytterligare i två steg.

## ... och nya regler för bilförmån

I många år har miljöbil varit förmånligt som förmånsbil. Miljöbilarnas högre inköpspris har vid beräkning av det skattepliktiga förmånsvärdet justerats ned till närmast jämförbara fossildrivna bil. Dessutom har gas- och elbilar fått en ytterligare, procentuell, nedsättning av förmånsvärdet. Vid nyår försvann denna extra nedsättning medan nedjusteringen till jämförbar fossilbil fortsatt gäller. Ändringen ger redan nu cirka 5 000 kr mer i skatt per år för de flesta som redan kör en miljöanpassad förmånsbil.

### Schablonberäkning

I mars presenterade Skatteverket ett helt nytt förslag. Man anser att jämförelsen med fossildrivna bilar är förlegad och administrativt krånglig. Därför föreslår Skatteverket istället schablonmässiga nedsättningar.

Till exempel ska den som väljer en ren elbil som förmånsbil kunna få en nedsättning på 50 procent av nybilspriset enligt förslaget. Förmånsvärdet räknas ut från det nedsatta nybilspriset.

Är bilen dyrare än 700 000 kr blir nedsättningen max 350 000 kr. För laddhybrider blir den maximala nedsättningen istället 130 000 kr, vanliga hybrider 70 000 kr, vätgasbilar 275 000 kr, biogasbilar 20 000 kr och etanolbilar 5 000 kr.



Foto: Hyundai

Nya elbilsmodeller lanseras i allt snabbare takt. Exempelvis Hyundai Ioniq 5 som visades i slutet av februari. Levereras i två alternativa batteristorlekar samt två- eller fyrhjulsdrift och snabb laddning. En nyhet är in- och utvändiga 230-voltsuttag.

## Elbilsboomen och utmaningarna

År 2020 blev ett trendbrott för laddbara bilar. EU gick om Kina och hamnade i världstopp. Bäst i EU var Sverige. December månad bjöd på rekord – 49 procent – snudd på varannan såld bil går att ladda med sladd.

En titt på miljöfordon.se visar nu hundratal laddbara personbilsmodeller och många transportbilar. Utbudet varierar från supersportbilar till enkla citybilar. Nya modeller tillkommer varje månad.

Nu är också de kinesiska tillverkarna med. Maxus, DSFK, Lynk, BAIC och NIO är redan här eller rullar snart ut på svenska vägar.

Allt fler biltillverkare lovar att enbart producera elbilar. I mars ställde Volvo sig också i ledet – fossilt ska fasas ut helt till förmån för elbilar till 2030.

– Det finns ingen långsiktig framtid för bilar med en förbränningsmotor, konstaterade företaget.

Andelen laddbara fordon i den svenska bilparken är nu 4 procent. Efter årsskiftet har försäljningen dämpats något. I januari och februari var drygt var tredje såld bil laddbar.

### Många laddplatser behövs

Samtidigt blir laddfrågan allt viktigare för att elbilsracet inte ska komma av sig. Under mars passerade antalet laddbara personbilar i landet 200 000-strecket. Enligt elproducenternas intresseorganisation Power Circle fanns i februari i år närmare 2 400 publika laddstationer med 12 200 laddplatser. Det motsvarar 16 bilar per laddplats. 1 400 av laddplatserna har >>

## Vätgasbilpool i Stockholm

Kinto Share, Toyotas bilpools-tjänst, har fasta poolplatser i ett dussintal stadsdelar i Stockholm. I poolen finns elhybrider samt laddhybriden RAV4. Till sommaren kompletterar Kinto med vätgasbilarna Toyota Mirai.

– Genom att inkludera Mirai i bilpoolen erbjuder vi användarna att testa vätgasbil till vardags, säger Johan Lundblad, mobilitetschef, Toyota Sverige.

Var i Stockholm som vätgasbilarna kommer att placeras är inte bestämt. Målsättningen är också att utöka med bilar till Sveriges andra vätgashubbar som Mariestad och Sandviken.



Foto: Toyota

Nya Toyota Mirai har längre räckvidd än tidigare modell. Bilen bränsleceller omvandlar vätgas till el och släpper bara ut vattenånga. Full vätgastank ger cirka 65 mils räckvidd.

## Byt bränsle

I april lanserade Stockholms miljöförvaltning ett webbverktyg där du via ditt registreringsnummer kan kontrollera om dieselbilen du kör är HVO-godkänd. Då kan du direkt gå över till biodieseln – HVO100 med upp till 90 procent bättre klimatprestanda.

För dig som har FlexiFuelbil är miljövalet självklart – välj bort bensinen och tanka enbart etanol E85. Närmare 190 000 etanolbilar rullar i Sverige och problemen som fanns med sulfat i etanolen är för länge sedan lösta.

Att köra på etanol är minst 50 procent bättre för klimatet.

[Läs mer på \[bytbransle.se\]\(https://www.stockholm.se/las-mer-pa-bytbransle-se\)](https://www.stockholm.se/las-mer-pa-bytbransle-se)



snabbladdning och 400 av dem har höga effekter (100–350 kW) så att bilarna kan ladda extra fort.

Power Circle tror på 2,5 miljoner laddbara bilar och ett behov av 90 000 publika laddplatser i landet år 2030. Det kräver stora investeringar i laddinfrastrukturen och har gjort elektrifieringen till en het fråga.

### Framtida laddplan

I Stockholm ska 4 000 laddplatser i P-hus och på laddgator vara klara vid slutet av år 2022.

– Coronapandemin har försenat arbetet, men just nu står aktörerna i startgroparna för att börja gräva för cirka 200 laddplatser till så snart tjälén går ur marken. Därefter har vi över 400 platser på gatorna. Diskussioner pågår samtidigt med intressenter som vill bygga stora volymer i Stockholm, berättar Eva Sunnerstedt på miljöförvaltningen. Laddgator i närförort finns än så länge i Alvik, Brommaplan och Vällingby.

Stockholm Parkerings P-hus har därutöver närmare 2 000 platser utspridda över hela kommunen.

– Under året kommer vi att samla alla uppdrag i en gemensam laddplan för Stockholms framtid. I det arbetet ingår också lastbalansering av elen så att effekten räcker till fram till år 2030 då Stockholms nya stamnät för inmatning av el till staden ska vara klart, säger Eva Sunnerstedt.

### Elektrifieringspakt

Nationellt arbetar en Elektrifieringskommission med en elplan för tung trafik. I Stockholm har en Elektrifieringspakt bildats mellan staden och Ellevio, Scania och Volkswagen. Pakten blir ett nätverksbaserat samarbete som bland annat ska arbeta med frågor som:

- Var ska noder för kraftfull snabbladdning av lastbilar och bussar placeras?
- Hur lösa frågan om elbilsaddning i flerbostadshus så att de som bor i lägenhet får billig och attraktiv hemmaladdning?
- Hur laddning ska fördelas över dygnet för att inte överbelasta elnätet när elförbrukningen toppar. Det kan lösas med ny teknik och flexibla eller avbrytbara elabonnemang. ■



Foto: Dacia

Batteribilen Dacia Spring har 23 mils räckvidd och blir den billigaste elbilen hittills. Det franska priset sattes från 170 000 kr i mars. Bilen kommer också att byggas för bildelning och som minipaketbil för cityleveranser.

## Biodrivmedel behövs

- År 2030 rullar 5,5 miljoner fordon på Sveriges vägar.
- Fortfarande är då 60 procent av dem bensin- eller dieseldrivna.
- Biodrivmedel behövs för att nå klimatmålen.

Den slutsatsen drar myndigheten Trafikanalys i rapporten ”Vägfordsflottans utveckling till år 2030” som publicerades förra året. Givet det stora antalet fordon med förbränningsmotor gör Trafikanalys bedömningen att utan biodrivmedel blir det svårt att nå de uppsatta klimatmålen. ■

# Fossiloberoende – till 99 procent

Stockholms stad har 950 fordon i sin flotta och är nu till 99 procent fossiloberoende.

– Förarna är väldigt nöjda med sina miljöbilar och tekniken funkade bra, säger Johan Seuffert, fleetmanager, Stockholms stad.

Förra året placerade sig Stockholm för sjunde gången som miljöbäst bland landets kommuner när det gäller stadens egen bilpark och Johan Seuffert siktar på en fortsatt topplacering:

– På transportsidan köper vi bara in elbilar numera. Det gäller både transportfordon och minibussar med upp till nio sittplatser.

Av stadens fordon är idag 380 helt eldrivna. Dessutom finns 460 gasbilar, 40 laddhybrider samt etanolbilar. Fortfarande återstår ett fåtal vanliga hybrider. Men de är på väg att fasas ut.

Men det finns utmaningar kvar. Fokus

läggs nu på att minska bilinnehavet och hitta andra lösningar för den som inte behöver bil dagligen. Låncyklar, lastcyklar, bilpool och hyrbil är några alternativ.

En annan utmaning är installation av laddplatser, framförallt när staden hyr parkeringsplatser i fastigheter som staden inte äger.

– Vi behöver också titta på smart laddning i våra egna fastigheter i takt med att elfordonen snabbt blir fler. Fem elbilar av 30 i ett garage är inga problem – men när alla 30 går på el så kan de inte ladda samtidigt utan belastningen på elanläggningen måste balanseras över tid, säger Johan Seuffert. ■

## Nya regler för elfordonsbesiktning?

Den snabba elektrifieringen av fordonsflottan ställer nya krav på bilbesiktningen. Regelverket bör anpassas till den nya tekniken och de nya risker som kan uppstå. Det anser besiktningens bransch i sin årliga rapport.

Där sneglar man också på Norge som redan kontrollerar elbilarna på flera punkter vid besiktningen. Det handlar bland annat om eventuella skador på batterier och kablar i drivsystemet samt laddkabel och laddkontakt.



# Två ellastbilar serverar idrotten

Landets första lätta flaktransportbilar som rullar enbart på el serverar nu idrottsplatserna i innerstan.

– Vi har länge letat efter ellastbilar som klarar att lasta ett ton och som får köras med B-körkort och strax före jul fick vi äntligen vår bil, berättar Andreas Vikström, anläggningschef på Stadion i Stockholm.

De båda bilarna som köpts in till idrottsförvaltningen – Renault Master ZE – kommer att serva ett antal idrottsplatser i centrala staden, exempelvis Zinkensdamm, Stadion, Hjorthagen och Östermalm.

– Vi har ett stort dagligt transportbehov under sommaren, då bilarna ska köra allt från fotbollsmål och redskap till sopor och gödsel, förklarar Andreas Vikström.

Bilarna har en angiven räckvidd på 12 mil och ska klara laster upp till ett ton. De togs i drift efter nyår och fick bekänna färg direkt i februari-kylan:

– Vår bil har fungerat bra trots att det varit riktigt kallt. Räckvidden minskar något i kylan, men under den här årstiden

har vi inte så många transporter.

– Vi har provat att lasta 800 kg och det fungerade utmärkt. Nu ser vi med spänning fram emot sommaren när vi kan köra fossilfritt i daglig drift.

Bilarna används enbart på dagtid och laddningen sköts nattetid på någon av idrottsplatserna där man installerat laddplatser.

– Hittills har jag bara fått positiva reaktioner från förarna av den nya bilen. Den är lättkörd och har rullat utan problem hittills. Ibland behöver vi göra längre turer till exempelvis Uppsala och Nyköping, då får vi än så länge använda en fossilbil, säger Andreas Vikström. ■



Foto: Johan Pontén

Nu finns två eldrivna flaktransportbilar på plats vid Stadion och Zinkensdamms idrottsplatser. Idrottsförvaltningens bägge Renault Master ZE klarar cirka 12 mil på batteri och bilarna har en lastkapacitet på ett ton.



# Etanolkonvertering sänker utsläppen

Trafikkontoret testar konvertering av laddhybrider. Det handlar om två av kontorets Mitsubishi Outlander som byggts om för att köras på E85.

– Båda bilarna används i våra arbeten med trafikljus och andra trafiksystem i staden. Nu har de rullat en månad efter konverteringen och enligt förarna fungerar de precis som vanligt. Vi ska också testa en etanolkonverterad traditionell transportbil som levereras inom kort, berättar Christopher Karp på trafikkontoret.

I Sverige finns ett par miljoner bensinbilar som relativt enkelt kan byggas om för drift med etanol eller biogas. Och från och med nästa år kanske bidrag kan utgå till den som konverterar sin bil till biodrivmedel, eftersom regeringen har föreslagit att införa en konverteringspremie för fossil-drivna bilar.

## Fransk teknik

Konverteringen av laddhybriderna har utförts av Carstedts bil i Örnsköldsvik. Den kostar cirka 13 000 kr per bil inklusive registreringsbesiktning. Carstedts dotterbolag Ecosystem samarbetar med ett franskt före-

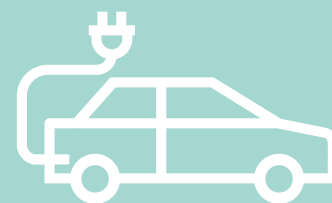
tag som tillverkar konverteringssatserna.

Företaget har efter tester fått dispens av Transportstyrelsen för en ombyggnadssats som kan användas för laddhybriderna Ford Kuga, Mitsubishi Outlander, Ford Transit Custom, Ford Tourneo samt Ford Explorer.

## Minskade utsläpp

Laddhybriderna har låga utsläpp så länge de går på el men när elen tar slut i batteriet och bensinmotorn tar över helt ökar utsläppen avsevärt. Om en Mitsubishi Outlander körs på E85 istället för bensen, halveras utsläppen av CO<sub>2</sub> sett ur ett livscykelperspektiv.

En förutsättning för att konverteringarna ska ta fart är ett nytt regelverk och att regeringens stödåtgärder som föreslås uppgå till totalt 20 miljoner under 2022–2023 går igenom. Konjunkturinstitutet analyserar förutsättningarna för förslaget och ska vara klara första juni. ■



## Så används flytande elbilspool

RISE och miljöförvaltningen har tillsammans med bilpoolsföretaget Aimo gjort en undersökning av hur stockholmarna använder Aimos friflytande elbilspool, som har 300 poolbilar i Stockholm.

Resultaten visar att Aimobilarna i snitt transporterar 1,6–1,7 personer medan snittet i Stockholmstrafiken är 1,2 personer per bil. De vanligaste anledningarna att ta en Aimo är inköp, hälsa på släkt och vänner, åka till och från jobb samt frakta större saker.

## Komplement till SL

Aimoanvändarna använder framförallt kollektivtrafik till vardags. När de väljer Aimo är det vid tillfällena då kollektivtrafikresan upplevs bli för omständlig eller tar för lång tid.

Det bästa med elbilspoolen är enligt användarna den stora flexibiliteten. Bilarna får hämtas och lämnas varsomhelst i hemzonen och de behöver inte förbokas.

## Vill hämta på gatan

De flesta föredrar att hämta sin Aimo på gatan jämfört med i garage.

Undersökningen gjordes i februari och i september 2020 varför resultaten måste tolkas med covid-19 i åtanke.

**Hämta rapporten**  
**Free-floating electric shared cars in Stockholm (pdf)**



Foto: Johan Pontén

Med en etanolkonverterad laddhybrid kan livscykelutsläppen av CO<sub>2</sub> snabbt halveras. Konvertering av bensinmotorer är en relativt billig miljöåtgärd som från nästa år kan bli bidragsberättigad.

**Miljöbilar i Stockholm** är samlingsnamnet för Stockholms stads satsningar på användning av miljöanpassade fordon och bränslen. Nyhetsbrevet är gratis och distribueras elektroniskt eller per post efter önskemål. Du kan även beställa extra exemplar. Nyhetsbrevet finns också att ladda ner från [start.stockholm/miljobilar](http://start.stockholm/miljobilar) Beställ/avbeställ via [rose-marie.norlin@stockholm.se](mailto:rose-marie.norlin@stockholm.se)

Nyhetsbrevet Miljöbilar ges ut av **Miljöbilar i Stockholm**, Miljöförvaltningen, Box 8136, 104 20 Stockholm. **Ansvarig utgivare:** Gustaf Landahl. **Redaktör:** Helene Carlsson. **Text:** Bert-Ola Gustavsson. **Produktion:** Blomquist Communication. **Tryck:** Ätta.45 Tryckeri AB. **Upplaga:** 2 000 ex. **Artikelnummer:** 157722 Miljöförvaltningen 2021-05.