

Datum
2024-05-24

Diarienummer
Utr 2024/29

Ert diarienummer
KN2024/00983

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över förslaget *Tillfällig skrotningspremie för att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan*

Övergripande kommentarer

I huvudsak ställer sig Trafikanalys positiva till en tillfällig skrotningspremie som ett styrmedel för att förnya den svenska fordonsflottan. Trafikanalys ser positivt på att premien även gäller begagnade elbilar.

Dock bedömer Trafikanalys att villkoret att köpa en ny eller begagnad elbil undergräver syftet att fasa ut äldre bilar med förbränningsmotor. Genom att villkora premien mot köp av elbil begränsar man incitamenten till att gälla hushåll med tillräckliga medel för att köpa en elbil.

I vårt underlag till Klimathandlingsplanen¹ föreslog Trafikanalys en skrotningspremie som inte skulle vara villkorad. En ovillkorad premie skulle i högre utsträckning bidra till att äldre bilar skrotas ut och att fordonsflottan därmed blir mer klimateffektiv.

Nedan framför Trafikanalys några synpunkter på förslaget.

Utvärderingen av den finska premien visade små effekter

Såväl Finland som Frankrike har nyligen infört skrotningspremier med villkor att köpa bl.a. ett elfordon (bil, cykel, moped) eller en bil med lägre utsläpp. I Finland gjordes en uppföljning 2023 där man bland annat gjorde en enkätstudie till mottagare av skrotningspremien. Resultaten visade att de flesta mottagare av premien (1 000 EUR – 2 000 EUR) i Finland använde den för köp av elcykel (71 procent) och endast 8 procent använde den för köp av en ren elbil.

De flesta bilar som köptes med hjälp av premien var hybridbilar som delvis drevs med fossila bränslen. Fordonsflottan förnyrades tack vare att många gamla bilar försvann, men enligt studien var effekten på fordonsflottan liten eftersom inte så många nya bilar

¹ Trafikanalys PM 2022:10, *Styrmedel för energieffektiva fordon*, [Styrmedel för energieffektiva vägfordon \(trafa.se\)](#)

köptes. Utvärderingen visade också att kampanjen var viktig, och att många av mottagarna av premien inte skulle ha bytt fordon utan premiekampanjen.²

Premien i Finland var 2 000 EUR för elbil och 1 000 EUR för övriga fordon. Trots en premie motsvarande ca 20 000 SEK blev det alltså bara ett fåtal som valde elbil (8 % av mottagarna). Det kan tyda på att inte ens 2 000 EUR är tillräckligt för att motivera många att byta ut sin bil mot en elbil. Trafikanalys bedömer därför att en premie på 10 000 SEK med villkoret att du måste köpa en elbil kommer att ge små resultat.

De finska erfarenheterna visar att en premie kanske inte får så stor effekt på köp av nya elbilar, men att många vill skrota sina gamla bilar. Det föreslagna villkoret att man *måste* köpa en elbil (ny eller begagnad) kan därför verka hämmande på syftet att förnya flottan genom skrotning av gamla bilar, eftersom man inte kan köpa ett annat fordon än elbil.

Premien för liten för att gynna mindre bemedlade hushåll

De billigaste nya elbilarna kostar från omkring 300 000 kr och uppåt.³ Dagens andrahandsmarknad för elbilar består likaså fortfarande av relativt dyra bilar.

Premien på 10 000 kr utgör inte en så stor andel av dagens elbilspriser, och många hushåll kan ha svårigheter att införskaffa en elbil trots premien. Därför ser Trafikanalys en risk att premien till stor del kan komma att gå till hushåll som har två bilar eller som redan idag har relativt dyra bilar.

Hushåll som inte har råd med nyare, dyrare bilar kommer därför att ligga kvar på samma prisnivå vid nästa bilköp, vilket kan hålla tillbaka omställningen.

Trafikanalys bedömer att koldioxidminskningspotentialen är mindre

Av avsnitt 4.6 och av konsekvensanalysen avsnitt 6.3 framgår att anslaget räcker till 50 000 skrotningspremier (25 000 år 1 + 25 000 år 2). I konsekvensanalysen avsnitt 6.3 räknar Klimat- och näringslivsdepartementet med att en bil med förbränningsmotor släpper ut i genomsnitt cirka 2 ton koldioxidkvivalenter per år. Departementet räknar även med att de skrotade bilarna i genomsnitt skulle ha körts i ytterligare 2 år. Utsläppen av koldioxid beräknas därmed maximalt kunna minska med sammanlagt 200 000 ton.

Trafikanalys bedömer dock att nyttjandet blir mindre än så.

I förslaget (avsnitt 4.6) framgår att det enligt uppgifter från Transportstyrelsen var 800 personer som både skrotade en bil och köpte eller blev leasingtagare till en elbil under 2023. Klimat- och näringslivsdepartementet bedömer enligt konsekvensanalysen (avsnitt 6.2) att skrotningspremien kan ge upphov till 10 000 fler skrotade fordon.

Enligt Trafikanalys blir det otydligt för läsaren att konsekvensanalysen beskriver den maximala utsläppspotentialen till 200 000 ton baserat på maximalt antal premier (50 000 st) samtidigt som departementet bedömer att premien ger upphov till 10 000 fler

² Traficom, *Skrotningspremiökampanjen 2020–2021, uppföljningsundersökning Romutuspaalkkiokampanja vuosina 2020-2021, Seurantatutkimus.pdf (traficom.fi)*

³ [Skatteverket avslöjar priser på nya elbilarna: elbil under 300 000 kr - Elbilsmagasinet](#)

skrotade fordon. 10 000 premiemottagare skulle innebära en sammanlagd koldioxidminskning om 40 000 ton CO₂e (baserat på departementets antaganden, 10 000 premier x 2 ton CO₂e per gammal bil x 2 års ytterligare körtid).

Trafikanalys bedömer utifrån de finska erfarenheterna att det är optimistiskt att tro på en ökning från 800 till 10 000 personer som både skrotar sin gamla bil och köper eller leasar en elbil. Trafikanalys bedömer därför att den besparing av koldioxidutsläpp som premien kan antas leda till sannolikt blir lägre än 40 000 ton CO₂e.

Villkoret hämmar kostnadseffektiviteten hos premien

Skrotningspremien är relativt kostnadseffektiv som styrmedel. Den innebär ett skuggpris på koldioxid som är omkring 5 kr/kg (10 000 kr dividerat med 2 000 kg CO₂e per skrotad bil). Trafikanalys menar mot bakgrund av detta att det vore olyckligt om villkoret om köp eller leasing av elbil hämmar det potentiella nyttjandet.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Björn Olsson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör