

senast den 30 maj 2024

kn.remissvar@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se
michael.broberg@regeringskansliet.se

En tillfällig skrotningspremie införs för att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan KN2024/00983 remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

- Premien bör utöver inköp och leasing av elbil också gälla biogasbil, konvertering av befintlig bil till el och biogas, inköp av lätta elfordon, medlemskap i bilpool och årskort i kollektivtrafiken
- Premien bör också gälla vid skrotning av lätt lastbil och husbil
- Premien bör också gälla för juridiska personer, i första hand småföretag
- Premien bör gälla i två år, såsom ursprungligen aviserades
- Premien bör hanteras av samma myndigheter som hanterar andra stöd
- Nivån 10 000 kronor är väl avvägd, likaså att även begagnade elbilar kan omfattas

Bakgrund

Regeringen har i budgetpropositionen för 2024 aviserat och avsatt medel för en tillfällig skrotningspremie. Premien på 10 000 kronor föreslås gå till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och i samband med detta köper eller leasar en elbil. Premien föreslås träda i kraft den 15 augusti 2024 och gälla till utgången av 2025, administrerat av Boverket.

[Promemorian återfinns här](#), [missivet här](#). Nedan presenteras 2030-sekretariatets synpunkter, som vi återkommande delgett både regeringen och allmänheten alltsedan förslaget först presenterades.

Övergripande synpunkter

För att klara transportsektorns mål 70 % minskad klimatpåverkan mellan 2010 och 2030, är det avgörande att också hantera befintlig fordonsflotta, precis som regeringen konstaterar. De viktigaste styrinstrumenten är en stegvis minskad klimatpåverkan från drivmedlen, huvudsakligen genom reduktionsplikten som regeringen beklagligt nog kraftigt sänkt men som efter år 2026 åter kan höjas, samt att skifta från fossilt till förnybart – för diesel kan skiftet till HVO100 ske utan konvertering, medan skiftet till biogas, eldrift eller vätgas kräver konvertering. Också en påskyndad utskrotning kan bidra, men knappast någon som är engagerad i klimatomställningen har föreslagit detta och höjd skrotningspremie har inte

använts sedan 2007 eftersom klimatnyttan per krona i de utvärderingar som gjorts visat sig vara låg.

Inte många går direkt från skrotfärdig bil till ny elbil. Därför är det utmärkt att regeringen sedan förslaget först aviserades tagit fasta på [flera av våra förslag](#), och utökat den tänkta premien till att också omfatta begagnade elbilar. Det är också positivt att både inköp och leasing omfattas, med krav på att äga eller leasa i minst 12 månader i Sverige, vilket bidrar till att fler elbilar stannar i landet. 10 000 kronor är precis den nivå vi föreslagit; tillräckligt hög för att stimulera flera att skrota sina gamla bilar men så pass låg att en viss kostnadseffektivitet uppnås. Däremot är premien fortsatt för smal i bemärkelsen att också andra hållbara transportval än att köpa elbil bör kunna gynnas, vilket vi utvecklar nedan.

Klimatnytta

Regeringen anger i promemorian att ”En bil med förbränningsmotor släpper i genomsnitt ut 2 ton koldioxidkvalenter per år. Det är svårt att bedöma hur många bilar som kommer att skrotas tack vare skrotningspremien men anslaget räcker till cirka 50 000 skrotningspremier. Utsläppen av koldioxid kan därmed minska med upp till 200 000 ton.” Inga beräkningsunderlag presenteras och det finns flera skäl att anta att klimatnyttan blir väsentligt lägre:

- Klimatnyttan för bilarna som skrotas är tiden mellan skrotningen och när de annars skulle tagits ur bruk. Eftersom enbart fordon minst 15 år gamla omfattas, är denna tid kort.
- Gamla bilar körs i genomsnitt relativt lite, klart mindre än den genomsnittliga körsträckan för personbilar.
- Klimatnyttan av inköp eller leasing av begagnade elbilar är noll; de finns ju redan. Regeringen anger att ”premien är avsedd att stimulera andrahandsmarknaden för elbilar”, och om de annars hade exporterats uppstår dock en minskad klimatpåverkan i Sverige.
- Enligt uppgifter från Transportstyrelsen var det 800 personer som både skrotade en bil och köpte eller blev leasetagare till en elbil under 2023; de blir troligen betydligt fler med premien men risken är stor att anslaget på 500 miljoner kronor eller 50 000 bilar inte går åt.

Våra förslag syftar till att säkra att klimatnyttan ökas jämfört med regeringens förslag, samtidigt som det är viktigt att konstatera att även en minskning på 200 000 ton Co2 vore mindre än två procent av den utsläppsökning på närmare 15 miljoner ton Co2 som enbart den sänkta reduktionsplikten ger upphov till.

Bilar att skrota – en för snäv begränsning

För att kunna få premien måste den bil som skrotas vara en personbil klass I med totalvikt under 3 500 kg, i utsläppsklass Euro 4 eller äldre. Regeringen motiverar det med att ”Fordon med utsläppsklass Euro 4 har betydligt högre utsläpp än nyare bilar och det är därför motiverat att rikta skrotningspremien mot just bilar som är klassificerade i utsläppsklass

Euro 4 eller motsvarande äldre Euro-klasser. Utsläppsklass Euro 4 började gälla 2005 och gällde fram till dess att utsläppsklass Euro 5 blev obligatoriskt för nya bilar den 3 januari 2009. Detta innebär att de bilar som kan skrotas bör vara åtminstone 15 år eller äldre. Fordonsparken bedöms därmed kunna förnygras och förnyas genom nyare och mer miljövänliga personbilar.”

Ur klimatsynpunkt innebär inte denna begränsning någon fördel, eftersom Euro-klassningen inte hanterar Co2. Tvärtom blir klimatnyttan större när en något nyare bil tas ur bruk, eftersom bilar som är 15 år eller äldre dels i genomsnitt körs relativt lite, dels relativt snart skrotas i alla fall. Vi menar att premien på 10 000 kronor är styrning nog; beloppet är så pass begränsat att bilar som kan ses som ”för nya” också är för värdefulla för att skrotas.

Premien föreslås enbart gälla privatpersoner, motiverat med att den bör ”inte syfta till att främja omställningen av fordon som används eller har använts i enskild näringsverksamhet. Den elbil som köps eller leasas bör vara avsedd för privat bruk.” Bilar som ägs av företag har i genomsnitt högre förbrukning och utsläpp än privatägda, varför det vore värdefullt att också inkludera dessa.

Premien föreslås enbart gälla personbilar klass 1, och alltså varken lätta lastbilar eller husbilar. Då dessa har högre förbrukning och därmed högre klimatpåverkan bör de också inkluderas, vilket också gynnar småföretagares klimatomställning.

Fordon att välja: Fel enbart gynna elbilar

Premien ges endast till inköp eller leasing av eldrivna personbilar i klass I som innehas i minst ett år från förvävsdatum. Internationellt är skrotningspremier ofta bredare än regeringens förslag: Finlands skrotningspremie 2020-21 gav 2000 euro för den som köpte ny elbil, halva beloppet för den som skaffade elcykel, kollektivtrafikkort eller gick med i en bilpool. Trots att stödet för elbilsköp alltså var dubbelt så högt som för de andra valen, användes bara 8 % till elbilarna. Italien har tidigare gett ett års gratis medlemskap i bilpool till får den som skrotar sin äldre bil, och Frankrike har ett liknande upplägg, som ger en bättre social fördelning, kan ge större klimatnytta och ger ett de facto-stöd till den hårt utsatta kollektivtrafiken. Regeringen bör ta efter dessa positiva exempel och inte enbart gynna elbil.

Både vi och halvstatliga forskningsinstitutet [IVL bedömer](#) att skrotningspremien för att effektivt minska transportsektorns klimatpåverkan också bör kunna gå till den som skaffar andra el- eller gasfordon, går med i en bilpool eller köper årskort till kollektivtrafiken, i linje med Göteborg stads tidigare lokala skrotningspremie som gick till den som köpte el- eller gasbil, gick med i en bilpool eller skaffade årskort på kollektivtrafiken.

För att så många som möjligt ska kunna ställa om är det viktigt att erbjuda flera olika fordonstyper och fordonskategorier som kan möta både skilda ekonomiska förutsättningar och skilda transportbehov. Därför bör även eldrivna fordon i klassen L7e bör inkluderas, vilket därtill minskar trängsel och utrymmesbehov i städerna och minskar materialåtgången för fordonens produktion.

Tidsmässig omfattning

Regeringen har aviserat premien för 2024-2025, men nu föreslås den först träda i kraft den 15 augusti 2024. Vi delar regeringens bild att den ska vara tillfällig, men menar att den ursprungliga tanken om en tvåårig premie var korrekt. Givet relativt långa väntetider på många elbilar, är det knappast troligt att 2024 års anslag används fullt ut om premien först börjar gälla 15 augusti, men eftersom förslaget dröjt är en tidigare start knappast möjlig och därför bör premien istället förlängas till att gälla till augusti 2026.

Hemvist myndighet

Regeringen föreslår utan motivering att Boverket hanterar skrotningspremien. Vi menar att uppdelningen på olika myndigheter är olycklig, och att samma myndighet bör hantera bl.a. följande stöd

- Skrotningspremien
- Premien för lätta ellastbilar
- Stödet till tunga el- och gaslastbilar
- Stödet till el- och gasdrivna bussar
- Stödet för laddinfrastruktur

Det blir då möjligt att bygga upp en samlad kompetens, regeringens välgrundade önskan att få återkoppling om hur stöden fungerar underlättas och på sikt kan vår och näringslivets önskan om "one stop shop" för omställningsstöd lättare förverkligas.

Avslutande ord

Vi tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag, konstaterar att regeringen under processen hittills förbättrat förslaget på flera punkter och hoppas att det fortsatt kan ske förbättringar i linje med vad vi här föreslår. Vi är tillgängliga för att fördjupa punkterna i detta remissvar och bistår gärna också i angränsande frågor, i syfte att – såsom regeringsförklaringen anger – Sverige ska nå 2030-klimatmålet för transportsektorn.

Det är också viktigt att konstatera att utsläppsminskningarna som skrotningspremien med en optimerad utformning kan ge endast förmår kompensera för knappt två procent av de utsläppsökningar från transportsektorn som regeringens hittills förda politik ger upphov till – långt mer omfattande politik för en hållbar omställning behövs, och det brådskar.

Den 20 maj 2024

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet