

Klimat- och Näringslivsdepartementet
103 33 Stockholm
kn.remissvar@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se
petter.troedsson@regeringskansliet.se

Stockholm 2024-05-30

Ref KN2024/00983

Remissyttrande av promemorian ”En tillfällig skrotningspremie införs för att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan”

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på promemorian och vill framföra följande.

Förslaget i korthet och sammanfattade synpunkter

Promemorian föreslår en ny förordning om en tillfällig skrotningspremie till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor (hos en auktoriserad bilsrotare) och i samband med detta köper eller leasar en elbil, ny eller begagnad.

Premien föreslås ligga på 10 000 kronor och ska gälla från den 15 augusti 2024 till utgången av 2025. Regeringen avsätter 250 miljoner i år och samma summa 2025 och bedömer att det kommer att räcka till 50 000 privatägda personbilar. Premien föreslås administreras av Boverket.

- Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag om ett införande av en skrotningspremie, men har ett antal förbehållande synpunkter. Särskilt villkoret med köp, eller leasing, av en elbil riskerar att kraftigt hämma syftet med styrmedlet.
- Den tillfälliga skrotningspremien borde, vid införandet, inte villkoras utan bör kunna användas fritt av den privatperson som är premiemottagare.



Inledning

Transporter av gods och personer är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd, kompetensförsörjning och möten mellan människor. Ekonomisk utveckling och en växande befolkning leder till ökade transporter över allt större avstånd. Transporter och resor berikar våra liv och gör att vi kan ha en fungerande vardag. Kopplingen mellan transporter och ekonomisk utveckling är en grundläggande förutsättning.

För miljoner svenskar – varje dag, året runt – är personbilen ett nödvändigt, flexibelt och snabbt sätt att ta sig till arbetet eller att ha en aktiv fritid. Bilen är det huvudsakliga transportmedlet i det svenska transportsystemet och gör stor samhällsnytta. Bilen kopplar samman Sveriges kommuner i större arbetsmarknadsregioner vilket är avgörande för en väl fungerande modern och kunskapsbaserad ekonomi.

Men personbilsflottan behöver förnyas och det växande berget av åldrande fordon måste minska. Statistik från Trafikanalys visar att utskrotningen minskar över tid och att genomsnittsåldern på skrotade bilar idag är nära 20 år. För fem år sedan var genomsnittet 18 år. Även bilarna som rullar på våra vägar blir allt äldre, idag i genomsnitt 11 år.

En modern bil är bättre på allt. Krocksäkerhet och olika förarstöd är förstärkta och förfinade. Exempelvis har Trafikverket beräknat att ungefär 30 liv per år skulle kunna sparas om samtliga bilar äldre än årsmodell 2000 skrotades. Det motsvarar cirka 500 000 fordon.

Nya bilar är renare och avsevärt bränslesnålare. Koldioxidutsläppen från nya personbilar i Sverige minskade från 88 till 70 gram koldioxid per kilometer mellan 2021 och 2022. Det är betydligt lägre än de 194 gram koldioxid per kilometer som släpptes ut 2005.

Från 1990 till idag har utsläppen från personbilar minskat med nästan 30 procent, samtidigt som antalet bilar och trafiken har ökat väsentligt. Utsläppen kommer fortsätta minska då de senaste årens snabba utveckling med en försäljning av laddbara fordon ser ut att ha förutsättningar att fortsätta och accelerera med rätt incitament.

Drivande är EU:s reglering av nya personbilars utsläpp, som i praktiken innebär att bilar med traditionell förbränningsmotor och bränslen inte kommer säljas inom unionen år 2035. Det är ett stort kliv i klimatarbetet och visar att EU tar ett globalt ledarskap.

Transportföretagen har, tillsammans med flertalet aktörer inom fordonsbranschen, efterfrågat en tidsbegränsad men väl tilltagen skrotningspremie riktad till de cirka 1,3 miljoner privatägda personbilar som är äldre än 15 år. Det skulle vara en av många pusselbitar som påskyndar moderniseringen av fordonsflottan och tar oss mot våra klimatåtaganden i EU och i Sverige.¹

En tillfällig skrotningspremie med elbilsvillkor riskerar att kraftigt hämma syftet

Transportföretagen välkomnade därför att regeringen, i budgetpropositionen för 2024, aviserade och avsatte medel för att införa en tillfällig skrotningspremie.² Personbilsflottan i Sverige har en

¹ [Berget av gamla bilar växer – dags för en skrotningspremie, Pourmokhtari!](#) Se också: Inspel till Trafikanalys utredning – [”Styrmedelsförslag inför kommande klimatpolitisk handlingsplan”](#)

² Pressmeddelande [Transportföretagen välkomnar regeringens satsningar på elektrifierade lastbilar](#) (2023-09-06)

lång svans av äldre fordon med relativt sämre effektivitet, trafiksäkerhet och miljöprestanda som behöver kapas.

Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag om ett införande av en skrotningspremie, men har ett antal förbehållande synpunkter. Särskilt villkoret med köp, eller leasing, av en elbil.

Transportföretagen anser att beloppsgränsen på 10 000 kronor är rimlig, men kopplingen till köpet eller leasingen av en elbil (ny eller begagnad) riskerar att kraftigt hämma syftet med styrmedlet. Även om en fortsatt och snabb elektrifiering av fordonsflottan är centralt och det viktigaste teknikskiftet för energieffektivisering, kommer elbilsvillkoret att begränsa styrmedlets effekt på antalet äldre bilar som skrotas ut från flottan och kommer sannolikt ha en mycket liten (om någon) effekt på försäljningen av helelektriska personbilar.

Primärt är det inte samma kundgrupp som äger och brukar en personbil som kvalar in till att få en skrotningspremie och som tar steget att direkt köpa en elbil, vare sig om bilen är begagnad eller ny. Snarare är detta kundsegment i början på en begagnatkedja som i ett senare steg investerar i en nyproducerad personbil.

Privatleasing har också på senare tid, med samhällsekonomisk avmattning och en kraftigt höjd styrrenta, stört dykt och det är osannolikt att räntor i privatleasingavtal kommer ner till nära tidigare nivåer under 2025, när stödet ska fasas ut.

Om syftet med styrmedlet är minskade klimatutsläpp, ökad trafiksäkerhet och ett påskyndande av fordonsflottans omställning borde en bredare palett av personbilar ha föreslagits, som redan finns i den befintliga fordonsflottan. Ett byte från en Euro 4 (som föreslås i promemorian) till exempelvis en förbränningsmotordriven begagnad personbil med Euro 6 medför i sig stora miljö-, klimat- och säkerhetsvinster.

Om inte förslaget krav på köp av utbytesbil breddas anser Transportföretagen att regeringen inte ska villkora den tillfälliga skrotningspremien vid införandet. Den blir då fritt för den privatperson som är mottagaren av premien att använda utifrån egna behov och preferenser.³

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom

³ Liknande Trafikanalys förslag av en tillfällig skrotningspremie i rapporten ”Styrmedel inför kommande klimatpolitisk handlingsplan”.