



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE  
FRIDHEMSGATAN 30  
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Näringslivsdepartementet  
kn.remissvar@regeringskansliet.se  
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se  
KN2024/00983

Stockholm 2024-05-27

## Remissvar – KN2024/00983 – En tillfällig skrotningspremie införs för att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 60 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på förslaget om en ny skrotningspremie. Förslaget har sin grund i att regeringen i budgetpropositionen för 2024 avsatt medel för en tillfällig skrotningspremie som föreslås gå till privatpersoner som skrotar en äldre bil samt köper eller leasar en elbil.

### Riksförbundet M Sveriges kommentar i sammanfattning

En skrotningspremie är avgörande för att föryngra fordonsparken, vilket leder till säkrare och mer energisnåla bilar i trafik. En klimatbonus är lika betydelsefull för att skynda på omställningen till en utsläppsfri fordonsflotta. Riksförbundet M Sverige menar dock att genom att den föreslagna skrotningspremien villkoras med ett samtida köp av en elbil, förtas effekten av bägge åtgärderna. Det ekonomiska steget från en skrotfärdig bensin- eller diesebil till en elbil är så stort att M Sverige bedömer att endast ett fåtal skulle ha möjlighet eller intresse av att utnyttja premien, varför förslaget om det träder i kraft sannolikt blir verkningslöst.

### Bakgrund, skrotningspremie

M Sverige har krävt att skrotningspremien ska återinföras sedan den förra slopades, 2007. Då, med hänvisning till att biltillverkarna och bilimportörerna haft ett nytt producentansvar att förhålla sig till som man ansåg ersatte skrotningspremien, slopades den tidigare premien. Premien som betalades ut i samband med skrotning tillkom genom en avgift av motsvarande storlek som påfördes nya fordon

vid deras första registrering. Den tidigare premien hade av det skälet en fördyrande effekt på bilpriset som branschen gärna ville slippa.

M Sverige har drivit frågan om att åter införa en skrotningspremie av två skäl. Dels har äldre bilar ett högre genomsnittligt utsläpp av koldioxid än nyare bilar, dels färdas människor som omkommer i vägtrafiken i högre grad i äldre fordon.

Under senare år har allt fler röster höjts för det problematiska med att allt färre bilar avregistreras som skrotade. Detta behöver dock inte vara ett symptom på ett faktiskt problem, särskilt med tanke på senare år, bland annat eftersom fordonsmarknaden 2020–2023 präglats av en brist på nya fordon orsakat av exempelvis konsekvenser av pandemin, globala leveransproblem, Rysslands invasion av Ukraina och halvledarbrist, i kombination av en ökad export av bilar från Sverige orsakat av den svaga kronan. Tillsammans med det högre ränteläget har dessa faktorer orsakat onormalt höga andrahandsvärden på de allra flesta begagnade bilar. Färre bilar har därför skrotats bort.

### **Bakgrund, klimatbonus**

2018 infördes ett bonus-malussystem för fordonsbeskattningen. Systemet innebar att bilar med låga utsläpp av koldioxid premierades vid inköp med en bonus medan fordon med höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Det huvudsakliga syftet med bonus-malussystemet var att öka andelen klimatsmarta fordon – sådana som ger lägre koldioxidutsläpp. En sådan klimatbonus är helt avgörande för att Sverige ska klara de nationella miljömålen.

Det finns en poäng med ett skattesystem som strävar efter att uppmuntra köp av fordon med låga utsläpp. Samtidigt får skatter och avgifter inte blir allt för betungande för bilägare. Detta gäller särskilt de bilägare som är beroende av en bil för sin vardag.

Klimatbilsbonusen på 50 000 eller 70 000 kronor var tänkt att öka takten i omställningen och få fler att välja bilar med låga utsläpp. Så skedde också; de senaste åren har de laddbara bilarna stått för ungefär halva nybilsförsäljningen. Efter att klimatbonusen togs bort i november 2022 har incitamenten att byta sin fossilbil till laddbar bil minskat.

### **Synpunkter på remitterat förslag**

Den nu föreslagna premien gäller bara bilar som rullar i trafik, är minst 15 år gamla och i utsläppsklass högst Euro 4. Dessutom krävs att den som skrotat bilen köper eller leasar en elbil.

Syftet med skrotningspremien är gott och något som Riksförbundet M Sverige har förordat sedan den tidigare premien togs bort och ersattes med ett producentansvar – ett system som M Sverige menar inte fungerar tillfredställande. Idag finns det drygt 670 000 personbilar i trafik som är av årsmodell 2000 eller äldre.

Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv är gamla bilar problematiska eftersom de generellt sett har dålig krocksäkerhet och saknar antisladdsystem. Trots att dessa bilar endast står för cirka en procent av trafikarbetet så inträffade nästan 30 procent av dödfallen i en personbil under 2018 i sådana bilar.

Ur ett miljöperspektiv är nya bilar renare och mer bränslesnåla än äldre bilar. Det är ett resultat av teknikutveckling och förbättrade drivmedel med lägre utsläpp. Sedan 1990 har utsläppen av

växthusgaser från personbilarna minskat med omkring 17 procent. Samtidigt har antalet bilar ökat med cirka en miljon fordon.

Med en skrotningspremie skapas möjligheter för konsumenterna att satsa på säkrare bilar med mindre klimatpåverkan, varför Riksförbundet M Sverige ställer sig positivt till en skrotningspremie.

För att klara Sveriges högt ställda miljömål krävs en skyndsam omställning till utsläppsfria fordon. Samtidigt är elbilar fortfarande dyra, både som nya och som begagnade. Laddbara bilar är till sin natur tekniskt avancerade och av senare årsmodell, vilket gör dem dyra även som begagnade. Marknaden för begagnade bilar är dessutom inte begränsad till Sverige, utan handlas med över nationsgränserna – i synnerhet inom EU-området. En kombination av stor efterfrågan på begagnade elbilar och en svag kronkurs bidrar dessutom till att påverka priserna på begagnade elbilar uppåt.

Med en nyare bil står drivmedel för en relativt liten del av den totala kostnaden. Det är framför allt kostnaden för värdeminskning samt eventuella kreditkostnader som gör att milkostnaden sticker iväg. Inte ens med kostnadsfri laddning blir det billigare att köra en elbil. Därför har en klimatbonus stor effekt på utvecklingen mot en utsläppsfri fordonsflotta, och Riksförbundet M Sverige har efterfrågat ett sådant ekonomiskt styrmedel sedan den tidigare klimatbonusen utvecklades hösten 2022.

Riksförbundet M Sverige bedömer dock regeringens nu liggande förslag till skrotningspremie som förknippat med så tuffa villkor att det riskerar att bli en felsatsning. Förslaget strävar efter att åtgärda bägge de ovanstående problemen genom att kombinera en skrotningspremie med en klimatbonus. De föreslagna reformerna syftar till att locka helt skilda konsumentgrupper: både de som äger bilar som befinner sig i slutet av sin livscykel, och de som står i begrepp att köpa en ny eller nästan ny elbil. M Sverige menar dock att det är väldigt få bilägare som idag kör en 20 år gammal bil för 10 000 kronor som imorgon väljer att köpa en dyr elbil för oftast hundratusentals kronor.

Därför ställer sig Riksförbundet M Sverige kritiskt till förslaget om en tillfällig skrotningspremie så som det nu är utformat. I stället vill M Sverige se en skrotningspremie för alla bilar på 10 000 kronor helt utan villkor, samt en ny form av klimatbilsbonus eller leasingrabatt som alla kan ta del av, minst motsvarande 50 000 kronor – oberoende av varandra.

## **Riksförbundet M Sverige**

Heléne Lilja  
Chef kommunikation och samhälle

Carl-Erik Stjernvall  
Hållbarhetsansvarig