



RAPPORT

Riksförbundet M Sverige granskar påståenden om export av miljöbilar

Går Sverige miste om klimatfrämjande teknik på grund av ökad export, och har exporten av laddbara bilar ökat på grund av frikostiga klimatbonus-utbetalningar?

Analys av läget på bilmarknaden

Ett antal artiklar och uppslag i media har under en tid förmedlat en bild av att Sveriges klimatpolitiska ambitioner fått bakslag, och att en stor ökning av exporten av laddbara bilar är ett bevis på det.

Riksförbundet M Sverige har i den här rapporten sammanställt en rad fakta för att ta reda på om det stämmer. För att säkerställa att våra slutsatser blir riktiga har vi bland annat inhämtat tidigare opublicerad statistik från Trafa gällande utsläppen från bilar som avregistreras för export till utland, för att jämföra med utsläppen från den rullande vagnparken

M Sverige vill med rapporten förmedla en nyanserad syn på frågan om bilexport, dess orsaker och verkningar på den svenska bilmarknaden, så att beslutsfattare ska kunna göra en korrekt bedömning av framtida behov eller vidare analysera relevanta konsekvenser.

I media förekommer uppgifter både om att exporten av klimatbonusbilar har ökat, samt att de bilar som finns kvar i Sverige har sämre klimatprestanda.

Även myndigheter ser ibland lite väl ensidigt på frågan om exporten av bilar. M Sverige har granskat statistik från bland annat Trafa, baserat på rapporter som publicerats i mars 2019 och i mars 2020. Våra slutsatser ger delvis en annan bild av exportens utveckling de senaste åren, något som myndigheten själv inte har förmedlat till media.

Ämnet om export av klimatbonusbilar har även varit uppe i riksdagen. I en interpellation till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP) hänvisar ordföranden i trafikutskottet Jens Holm (V) till uppgifter om ökad export och menar att "exporten av svenska miljöbilar försvårar omställningen av vår fordonsflotta." (https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/interpellation/el--och-gasbilar_H61050)

Med tanke på ovanstående menar M Sverige att det är av stor betydelse att uppfattningen om ett visst utgångsläge grundas på fakta. Sannolikt har samhället mer att vinna på att information som väger samman alla de faktorer som krävs för att se hela bilden får ligga till grund för politik, satsningar eller subventioner, än missförstånd grundade på en allt för ensidig eller rent av partisk rapportering. Att enbart ta del av statistik, utan att känna till de verkliga orsakerna till att statistiken ser ut som den gör, ger inte med säkerhet facit i en särskild fråga.

Företrädare från olika håll inom bilbranschen har påstått att en "felaktig" utformning av bonus-malus har legat till grund för den stora ökningen av exporten av bonusbilar. Det är ett påstående som vår rapport inte kan identifiera som sannolikt.

Rapporteringen och utspelen i media kring hur Sverige beskrivs "gå miste" om bonus-pengar kan till viss del ha sitt ursprung i en vilja att ändra på beskattningsreglerna i bonus-malus för att gynna näringslivet och bilbranschen.

För konsumenter finns det å ena sidan också problem förknippade med att klimatsmarta bilar som är billiga att ladda med el försvinner från marknaden. Å andra sidan finns den här typen av bilar tillgängliga i oförminskat antal från samma marknad som de saluförs på idag – den inom EU.

För samtidigt som en viss andel bilar som har fått statligt stöd exporteras, **exporteras även fler diesel- och bensinbilar än tidigare**. Exportmarknaden är som försäljningskanal en möjlighet för svenska bilägare att få så bra betalt för sin bil som möjligt. Så som en marknad är tänkt att fungera.

Baserat såväl på den statistik som ligger till grund för myndigheternas slutsatser, som för vår statistik går det inte att säga att bonus-malus haft någon påverkan på exporten av bilar.

Den mest sannolika orsaken är istället den svaga kronan. En billigare svensk valuta har inneburit förändrade spelregler. Svenska köpare importerar idag inte i samma omfattning bilar från exempelvis Tyskland. Istället har säljare i Sverige kommit i kontakt med spekulanter som befinner sig utanför Sveriges gränser och istället låtit exportera bilar i större utsträckning än tidigare.

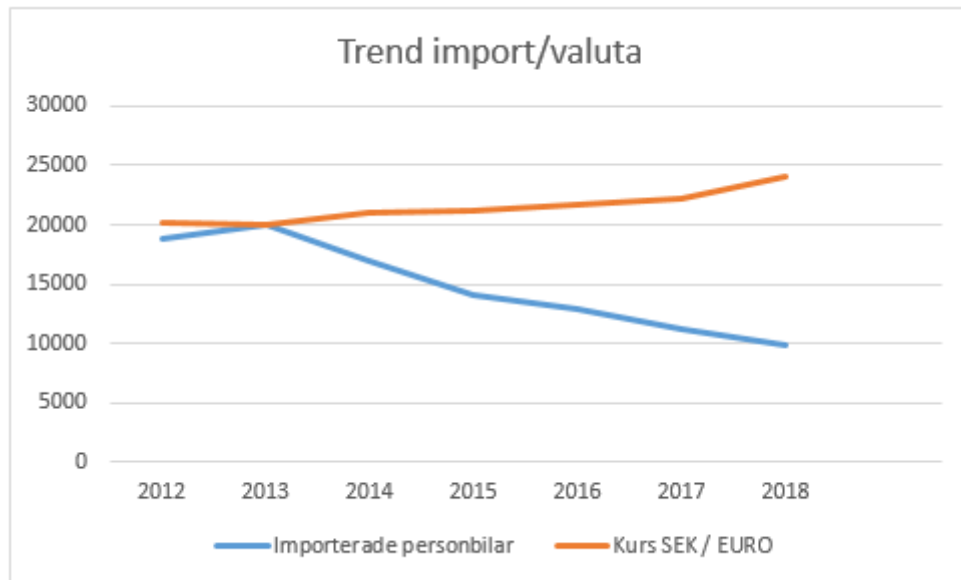


Fig. 01 Bilimport VS valutakurs 2012–2018, Källa: BilSweden

En anledning till att det är viktigt att konstatera de verkliga orsakerna är att den allmänna opinionen i annat fall riskerar att få en misstro till ett system som bonus-malus på, i värsta fall, felaktiga grunder.

Vi tittar närmare på några vanliga slutsatser

Trafikanalys är en myndighet med uppdrag från regeringen att bidra med kunskapsunderlag till beslutsfattare inom transportpolitiken. Vi har tittat närmare på några påståenden i de underlag som innehåller statistik om export av begagnade personbilar.

<https://www.trafa.se/vagtrafik/fortsatt-hog-export-av-begagnade-personbilar-2019-9155/>

”Exporten av begagnande laddhybrider har under de senaste åren ökat påtagligt, och 2019 var inget undantag. Under året exporterades 5 789 laddhybrider, en ökning med 57 procent jämfört med föregående år. Exporten har således ökat betydligt snabbare än antalet nyregistrerade laddhybrider, som var knappt 25 000 under 2019, en ökning med 14 procent jämfört med föregående år.”

För att bättre förstå anledningen till att ökningen upplevs som så stor när det gäller laddhybrider kan vi jämföra med just bensin- och dieslbilar. Totalt exporteras ungefär tio gånger så många bensinbilar som laddhybrider, 2019 exporterades drygt 50 000 bensinbilar. Skillnaden är att det totala antalet bensinbilar har ökat under så lång tid att vagnparken inte längre ökar eller minskar i nämnvärd omfattning. Därför blir heller inte skillnaden så stor trots att exporten av bensinbilar också ökade 2019.

Trafa lyfter även att exporten av laddhybrider ”ökat betydligt snabbare” än antalet nyregistrerade bilar. Minst lika relevant borde i så fall vara att antalet bensinbilar i Sverige minskat. Exporten av dem ökade jämfört med 2018, och innebär att vi har ungefär 60 000 bensinbilar färre 2019 jämfört med 2018.

Förhållanden som dessa, mellan olika drivmedelstyper, gör statistiken svår att använda. Laddhybrider har bara funnits på marknaden i ett fåtal år, och det har inte ackumulerats någon särskild stor vagnpark än. Det kan därför vara svårt att dra några slutsatser enbart genom att lyfta ut enskild statistik.

https://www.trafa.se/vagtrafik/export_av_personbilar_okade_kraftigt_2018-8201/

”Exporten av elbilar ökade mycket kraftigt under 2018, från 413 fordon 2017 till 1 303 fordon 2018, en ökning på 215 procent.”

”Exporten av laddhybrider ökade till 3 664 fordon, en ökning med 90 procent.”

Det här är korrekt sett till statistiken som har legat till grund för uttalandena. Men slutsatsen tar inte hänsyn till det som ändå får anses vara det intressanta i sammanhanget, nämligen orsaken till varför statistiken ser ut som den gör.

En orsak är att den totala vagnparken laddhybrider och elbilar i princip var obefintlig för 6–7 år sedan. Sedan dess har försäljningen stått för en stor procentuell ökning, trots små volymer. Den totala vagnparken efter den här korta tiden består fortfarande av få bilar, till skillnad från exempelvis bensin- och dieslbilar som finns i miljontal på vägarna. Det är därför ökningen ser så stor ut när den räknas i procent. Att exporten av elbilar ökar med så mycket som 215 procent kan förstås låta alarmerande. För att få hela bilden krävs dock att hänsyn även tas till det faktum att försäljningen samtidigt har ökat jämfört med tidigare år på ett sätt som den inte har för bensin- eller dieslbilar. Utan att ta hänsyn till detta, låter ökningen på 215 procent mer alarmerande än vad den kanske borde vara.

Genom att istället jämföra antalet exporterade bilar med det antal elbilar som har nyregistrerats under ett antal år ser vi ett helt annat mönster. Ett mönster där varken laddhybrider eller elbilar sticker ut. Mer om det längre fram i vår rapport.

Även Wayke, MRF och Vroom har gjort en egen analys:

<https://www.nyteknik.se/elbilar/miljobilar-saljs-med-bonus-men-exporteras-6980345>

<https://www.svd.se/miljobilar-saljs-med-bonus-men-exporteras>

”Tvärt emot hur det var tänkt kan det vara så att koldioxidutsläppen från bilar i Sverige ökat sedan miljöpremien infördes.”

Antagandet stämmer ifall man menar koldioxidutsläppen från de bilar som säljs nya årsvis, som 2018, när bonus-malus innebar slutet för de tidigare så stora mängderna utsläppssnåla dieslbilar som såldes, vilka hade låga koldioxidutsläpp jämfört med bensinbilar. Men **sett till alla bilar** som rullar på svenska vägar stämmer påståendet inte. Utsläppen sjunker fortfarande även om den sjunkande trenden i rullande vagnpark inte går ner lika mycket som tidigare, men någon höjning är det inte.

Artiklarna innehåller även slutsatser som i stora drag stämmer överens med vad som går att utläsa av de data vi samlat in från myndigheter och motorbransch. Som följande två citat, hämtade från artiklarna:

*”Exporten av bilar som tidigare har varit registrerade i Sverige har ökat generellt under de senaste åren, **mycket på grund av att valutan är så svag som den är.**”*

”Det är enklare och du får mer betalt när du säljer en sådan här bil utomlands, jämfört med i Sverige. Det är vad jag tror att det handlar om.”

Däremot förekommer även här missuppfattningar av nuläget:

”Snittutsläppet från de personbilar som finns i Sverige har ökat under de senaste åren, enligt Waykes, MRF:s och Vrooms analys.”

Om någon analys överhuvudtaget har gjorts för att komma fram till ett sådant snittutsläpp är oklart. Det nämns att underlaget är de fordon som för tillfället annonseras på marknadsplatsen Wayke.se, vilket handlar om 40 000–50 000 bilar. Det kan vara svårt att dra några slutsatser enbart baserat på ett sådant underlag, bland annat beroende på att det inte finns några garantier för att detta speglar alla de fem miljoner bilar som rullar på vägarna. Varför det skulle finnas en överrepresentation av bilar med höga utsläpp på Wayke.se går vi inte närmare in på i den här rapporten, även om en gissning kan vara att Wayke.se, som är branschens egen annonsplattform, knutit an till fler Volvo-återförsäljare. Fler Volvo-bilar annonseras här jämfört med andra plattformar och Volvos modeller har i snitt högre utsläpp än bilar från andra biltillverkare.

Export – statistik från M Sverige

Våra data visar att snittutsläppet från de nya personbilar som säljs årsvis har stannat av. En bidragande orsak är de nya WLTP-baserade beräknade utsläppen av koldioxid. Snittutsläppet från alla personbilar som rullar har gått ner.

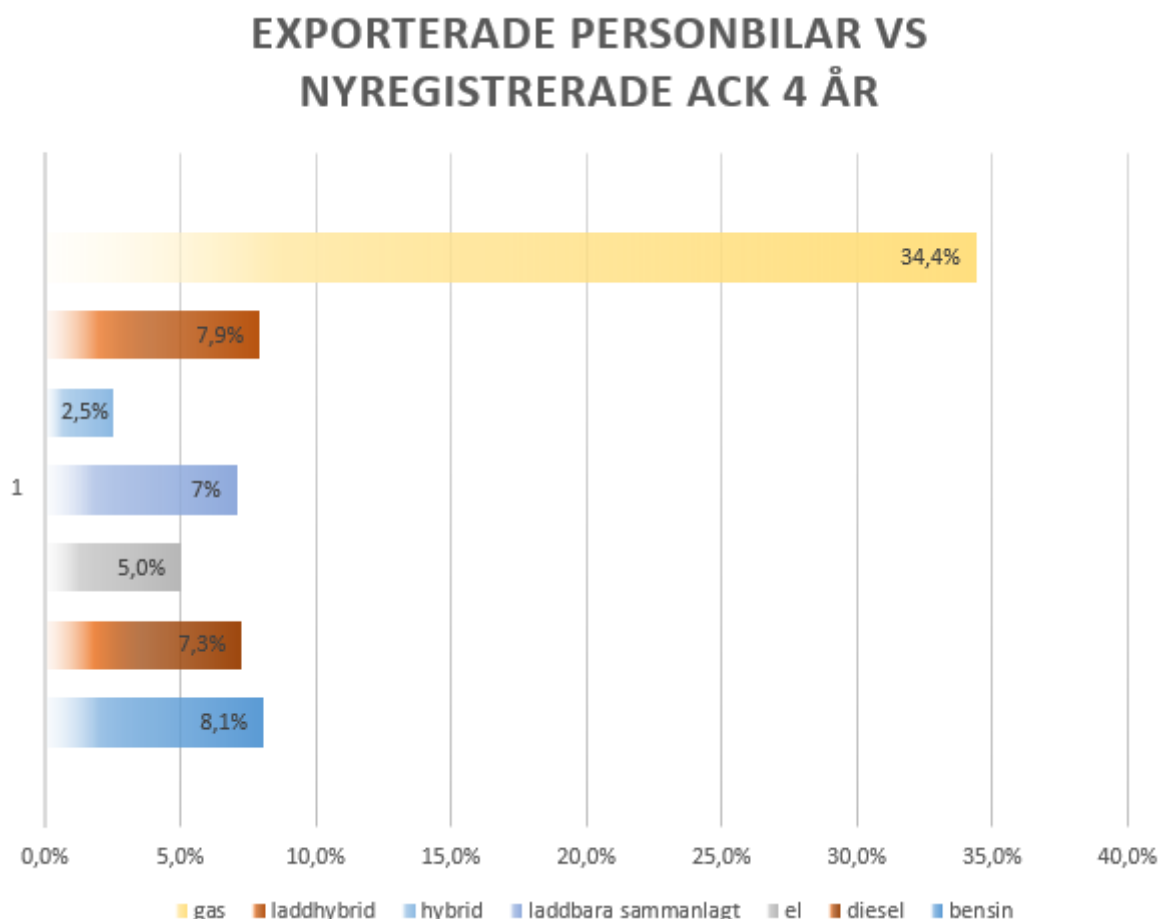


Fig. 02 Bilexport per drivmedel 2018 baserat på det totala antalet bilar sålda under fyra års tid

Vissa bilmodeller exporteras mer än andra

Sett till det antal bilar som sålts i Sverige 2016–2019 har det exporterats ungefär en lika stor andel diesel-, bensin- och laddhybridbilar, 6–8 procent under 2018. Exporten av laddhybrider är alltså inte avsevärt större än exporten av andra bilmodeller. För elbilar är motsvarande siffra dessutom lägre, 5 procent.

Exporten av laddhybrider som andel av det totala antalet registrerade laddhybrider blir avsevärt mycket större än motsvarande förhållande för bensin- eller dieslbilar, eftersom antalet bilar är så litet. **Jämfört med ackumulerad bilpark av jämförbar ålder (4 år) framgår det att laddhybrider inte exporteras i större utsträckning än andra bilar.**

Utsläpp, exporterade personbilar

Det framgår dessutom av vår statistik att de diesel- och bensinbilar som exporteras har högre koldioxidutsläpp, både jämfört med de som årligen nyregistreras men även sett till hela den rullande vagnparken. Även sett till det totala antalet exporterade bilar, alltså medräknat samtliga klimatbonusbilar, är de genomsnittliga utsläppen högre för de exporterade bilarna än för den rullande svenska vagnparken. Det innebär alltså, trots att ett visst antal laddhybrider, elbilar och gasbilar exporteras, att **bilarna som lämnar Sverige i genomsnitt har sämre klimatprestanda än de bilar som den kvarvarande rullande vagnparken består av.**

	2015	2016	2017	2018
Utsläpp rullande vagnpark	147,2	141,0	133,7	131,9
Utsläpp exporterade årsvis	177,6	172,7	165,5	153,3

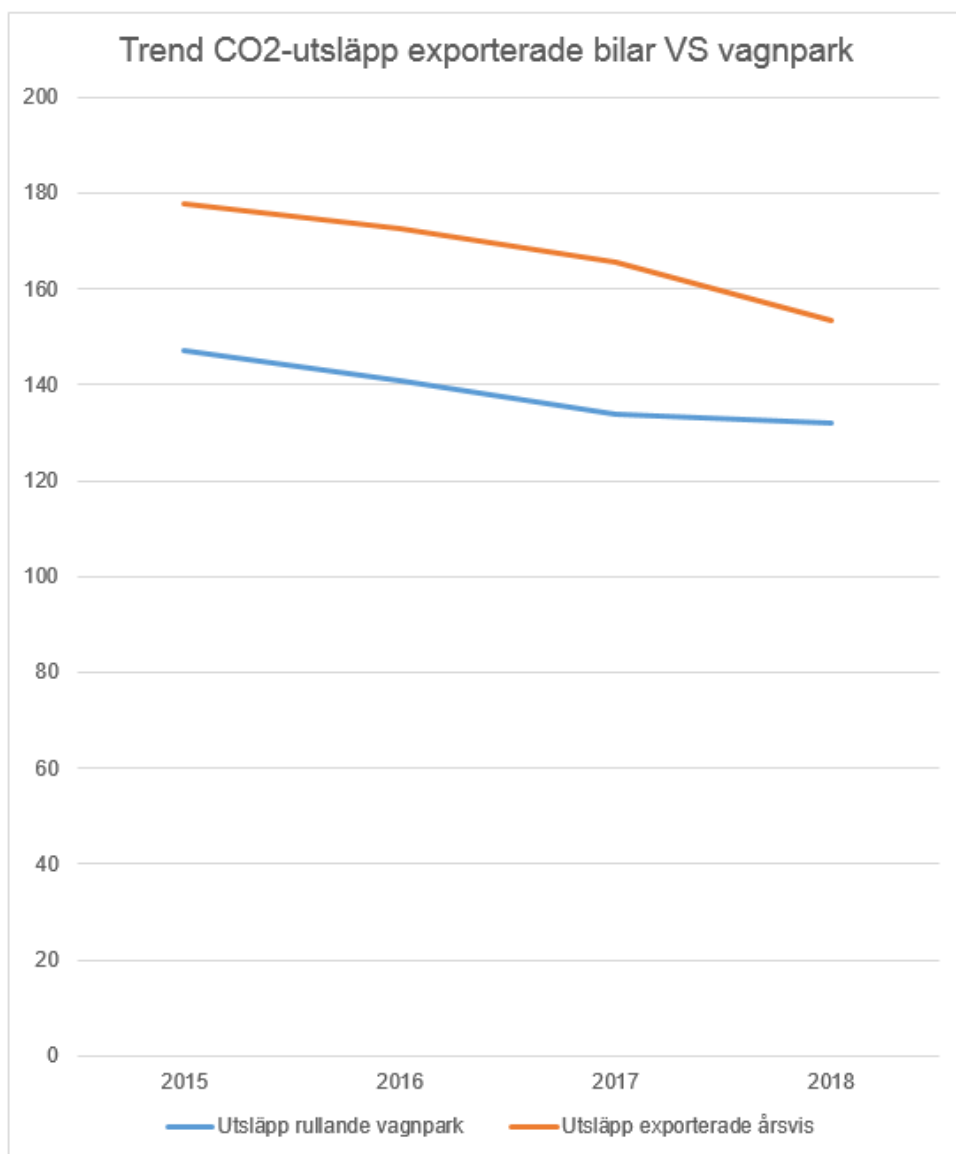


Fig 03 Utsläpp, årsvis, för rullande vagnpark jämfört med utsläppen för mer än 80 procent av de exporterade bilarna.

Våra data baseras på mer än 80 % av den rullande vagnparken, och avgränsas till de fordon som är 0–18 år gamla för respektive årtal. Bilar som saknar uppgift om utsläpp är sannolikt gamla bilar med viktbaserad fordonsskatt och som därmed vanligtvis har högt utsläpp.

Källa, uppgift om utsläpp exporterade personbilar: Trafika

En tänkbar orsak till statistiken kan vara att export och import medför en viss merkostnad och merarbete, och att det är troligt att aktörer inom den branschen främst väljer att hantera fordon med ett högre värde. Dessa är ofta bilar som är större i storlek och som i Sverige dessutom är mer rikligt utrustade än vad motsvarande bil skulle vara på andra marknader, bland annat på grund av regelverket kring bilförmåner. De är därför mer attraktiva för köpare. Det kan vara ett skäl till att de bilar som exporteras till andra länder har ett högre genomsnittligt utsläpp än de som stannar kvar i Sverige.

Slutsatser, diskussion

- Bilar med goda klimatprestanda exporteras i ungefär samma omfattning som andra bilar.
- Tvärtemot vad som tidigare antagits, har de bilar som lämnar Sverige i genomsnitt sämre klimatprestanda än de bilar som den kvarvarande rullande vagnparken består av.

Gasbilar visar en avvikande trend jämfört med övriga bränsleslag. Här visar vår granskning att antalet gasbilar som exporterats blivit så stort att försäljningsökningen helt stannat av och utvecklingen blivit negativ.

Trots att försäljningen av gasbilar ökar, om än från låga nivåer, gör en stor export att fler gasbilar exporteras än vad som registreras. För att vända trenden kan det precis som för övriga transportslag, som kan drivas på förnybara drivmedel, krävas ökade satsningar och subventioner för att stärka konkurrenskraften gentemot konventionella bensin- och dieslbilar som ofta har en lägre prislapp. Just vad gäller gasbilar behövs även ett förenklat regelverk kring besiktningar. Gasbilar har kommit att omfattas av särskilt hårda och kostsamma årliga kontroller av gastankar, vilket vad i Sverige erfar handlar om ett bristande producentansvar.

- ✓ Det går inte att fastställa att bonus-malus har bidragit till att exporten av bilar eller någon särskild biltyp har ökat.
- ✓ Bilar som står för en stor ökning i "andel" som exporteras, gör det på grund av lågt totalt antal bilar inom sin kategori (elbil, laddhybrid).
- ✓ Exporten kan vara positiv för konsumenter. Det är en möjlighet att bättre betalt för sin bil.
- ✓ En mer reglerad marknad riskerar att påverka svenska bilars andrahandsvärde negativt om ägarna förhindras sälja till den som betalar mest, medan EU i övrigt får fortsätta handla över gränserna.
- ✓ Baserat på de senaste årens rörelser på marknaden saknas grund för vare sig ändrade bonus-utbetalningar eller andra förändringar inom bonus-malus, på grund av exportens utveckling.

Är exporten ett problem som kräver åtgärd?

Den ökade exporten tillför en ytterligare påverkansfaktor för marknaden i att andrahandsvärdet inte sjunker lika mycket som det tidigare har gjort för det totala fordonsbeståndet. De senaste åren har personbilarnas värde stabiliserats. Exporten kan väntas hålla i sig så länge det finns en motsvarande efterfrågan och så länge kronan håller sig på en attraktiv nivå för exempelvis Euro-länder. **Bilägare kan tjäna på att bilarnas andrahandsvärde stärks.**

I debatten om exporten har önskemål eller krav framförts om att bonus ska återbetalas ifall bilar exporteras efter bara en kortare tid, och i förlängningen en kritik om att bonus-malus skulle vara felaktigt utformat på ett flertal punkter utöver detta. Ett sådant förslag skulle sannolikt göra att efterfrågan på klimatbonusbilar minskar utanför landets gränser. Det kan i sin tur innebära att den mindre marknad som i praktiken uppstår – den inom Sverige – påverkas negativt på ett sätt som Då kan export ändå bli intressant för aktörer, trots att de skulle tvingas återbetala en viss bonus-peng, men med konsekvensen att bilägare inte får lika bra betalt.

Förändringar kan alltså komma att innebära en sorts nollsummeresultat. M Sverige anser att det bästa sättet att få klimatbonusbilar att stanna kvar i Sverige skulle vara att skapa fler och bättre subventioner som gör bilen mer attraktiv under hela sin livslängd.

Det kan till exempel handla om att diversifiera trängsel- och parkeringsavgifter för att skapa ekonomiska incitament att investera i bilar med lägre klimatpåverkan även när de är begagnade. Att i framtiden kunna erbjuda rabatter eller avdragsgilla finansieringslösningar för billån baserat på fordonets klimatprestanda kan vara andra lösningar som skulle kunna få bilköpare att välja klimatbonusbilar framför vanliga bensin- eller dieselbilar.

Nya data som framkommit i den statistik vi utgått från visar att utsläppen från Sveriges rullande vagnpark inte går ner i samma omfattning som tidigare. Det är ett problem för omställningen av fordonsflottan i stort, men beror inte på att bilar med goda klimatprestanda exporteras.

Det vi kan fastställa är att situationen inte hade varit bättre ifall alla våra exporterade bilar hade stannat kvar i Sverige. De bilar som exporteras har ett genomsnittligt högre utsläpp.

Om vi hade kunnat behålla klimatbonusbilar hade förstås utsläppen haft större potential att minska, om än marginellt, men det rör sig om ett mycket litet antal bilar. Och frågan är hur en marknadsplats som den inom EU ska kunna begränsas för de bilägare som vill få så bra betalt som möjligt för sin bil. Det låter sig gissningsvis inte göras.

Det kan även diskuteras hur förutsättningarna i varje land påverkar var bilar hamnar när de säljs begagnade. Analyser visar att biltillverkare helst lokaliserar nya laddbara bilar till länder där de ges kraftiga subventioner, för att det är där det finns en marknad. Men så snart bilen säljs där och som i Sverige – en bonus betalas ut – är spelplanen för spekulanter i alla EU-länder på ett sätt utjämnad den dag bilen ska säljas som begagnad. Såväl köpare i Frankrike som i Österrike kan köpa en bil från Sverige som har sålts här till ett reducerat pris. För klimatet är bilens geografiska användningsområde förstås av mindre betydelse, även om den el som används till laddbara bilar kan ha olika ursprung. Men för Sverige hade vi kunnat tillgodoräkna oss en bättre bilpark om vi från den stora mängden bilar som exporteras på något sätt kunde behålla enbart de mer klimatsmarta laddbara bilarna. I länder som saknar subventioner för bilar med bra klimatprestanda säljs inte många av dessa bilar som nya.

Källor:

<http://www.bilsweden.se/statistik>

<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/pong/tabell-och-diagram/fordonsbestand/>

https://www.trafikverket.se/contentassets/07f80f01d92144eebf1a01fcb60ac923/190221_pm_vagtrafikens_utslapp.pdf

<https://www.trafa.se/vagtrafik/begagnade-miljobilar-lamnar-landet-7498/>



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
Fridhemsgatan 30
020-21 11 11
msverige.se