



**Export av begagnade miljöbilar    Rapport  
och fossiloberoendet    2017:6**



**Export av begagnade miljöbilar och fossiloberoendet** Rapport  
2017:6

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2017-04-07

# Förord

Trafikanalys presenterade 2016 en rapport om en begynnande tendens till att miljöbilar i mycket hög grad exporteras till utlandet efter endast några år på svenska vägar. En sådan utveckling kan minska effektiviteten i valda styrmedel för en fossiloberoende fordonsflotta i Sverige. Denna rapport utgör en uppföljning baserad på data från ytterligare ett år med Trafikanalys fordonsstatistik, samt en utblick mot den norska begagnatmarknaden för svenska miljöfordon.

Stockholm i april 2017

Brita Saxton  
Generaldirektör



# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>Summary</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>9</b>
<b>2 Export av miljöbilar</b> .....	<b>11</b>
2.1 Fortsatt omfattande export av gasbilar .....	11
2.2 Påtaglig ökning av exporten av elbilar och laddhybrider.....	12
2.3 Påtagliga variationer i vilka fordon som exporteras .....	14
2.4 Norge en allt större importör av begagnade elbilar .....	16
<b>3 Diskussion</b> .....	<b>19</b>





# Sammanfattning

Trafikanalys genomförde 2016 en kartläggning av avregistrerade personbilar fram till 2015 och fann att ett påfallande stort antal gasbilar exporterades efter några få år i Sverige.

Uppföljningen av 2016 års data visar på att antalet avregistreringar till utland av begagnade personbilar har ökat under det senaste året. Detta gäller för samtliga drivlinor, men främst bland personbilar som kan drivas med alternativa bränslen, där effekten också blir mest påtagligt eftersom dessa är betydligt färre till antalet.

Bland gasbilar har antalet avregistreringar till utland inte ökat under 2016, men ligger kvar på samma höga nivå som under 2015. Däremot har antalet nyregistreringar minskat under 2016, vilket får till följd att nettoökningen av antalet gasbilar i trafik blev tämligen marginell under 2016. Om utvecklingen av begagnade gasbilar fortsätter längs samma bana framöver kommer antalet gasbilar i Sverige vara påtagligt färre än de hade varit med en mer normal avregistrering.

Under 2016 noteras även en påtaglig ökning av begagnade elbilar och laddhybrider som avregistreras till utland, både i antal och som andel av beståndet. För elbilarnas del handlar det fortfarande om relativt få fordon, både i absoluta och tal och som andel av beståndet. Under de senaste åren, inklusive 2016, har laddhybriderna genomgått en expansiv fas med en närmast årlig fördubbling av beståndet. Dock ökade även avregistreringarna till utland påtagligt, något som på sikt kan komma att påverka nettoökningen av antalet laddhybrider i trafik. Vanligtvis blir personbilar avregistrerade till utland när de är 2–3 år gamla. I och med att vi ännu bara har uppgifter för avregistrerade laddhybrider för två år tillbaka, kan vi anta att antalet avregistreringar kommer att öka påtagligt även under 2017.

Ett stort antal av de laddhybrider, och en del av elbilarna, som avregistrerades i Sverige under 2016 har privatimporterats till Norge. Ungefär två tredjedelar av de laddhybrider som avregistreras till utland i Sverige 2016 exporterades till Norge.

I utredningen *Fossilfrihet på väg*<sup>1</sup> bedömdes att rena biodrivmedel, som exempelvis biogas, kan bidra till att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Men för detta krävs riktade styrmedel som både ökar försäljningen och gynnar användningen av fordon som kan drivas med sådana bränslen. Det vi nu kan observera är att personbilar som premieras med styrmedel för ökad nybilsförsäljning, avregistreras till utland efter några få år i Sverige. I dagsläget handlar det om ett litet antal bilar jämfört med hela fordonsbeståndet. Men på sikt kommer tillväxten av personbilar med alternativa drivmedel i den svenska fordonsflottan att hämmas påtagligt om den höga exportandelen består. Att exporten av begagnade fordon med alternativa bränslen ökar kan även ses som en signal om att efterfrågan på andrahandsmarknaden för dessa fordon är alltför låg i Sverige.

---

<sup>1</sup> SOU 2013:84

# Summary

In 2016 Transport Analysis mapped the cars deregistered up until 2015, and found that a surprisingly large number of CNG vehicles had been exported after a few years in Sweden. The follow-up of the 2016 data indicates that the number of used cars deregistered for shipment to foreign countries has increased over the last year. This was true for all powertrain types, but most prominently among cars powered with alternative fuels, where the impact is most noticeable because these vehicles are significantly fewer in number.

The number of CNG vehicles deregistered for shipment to foreign countries did not increase in 2016, but remained at the same high level as in 2015. On the other hand, the number of new registrations fell in 2016, with the result that the net increase in the number of CNG vehicles in use was fairly marginal in 2016. If this trend in the deregistration of used CNG vehicles continues, the number of CNG vehicles in Sweden will be notably lower than would have been the case given a normal deregistration pattern.

A notable increase was observed in 2016 in the number of used electric vehicles and plug-in hybrids deregistered for shipment to foreign countries, both in absolute terms and as a share of the vehicle fleet. In the case of electric vehicles, this involves relatively few vehicles, both in absolute terms and as a share of the vehicle fleet. Plug-in hybrids have increased in number in recent years, including in 2016, nearly doubling in number each year. However, the number of deregistrations to foreign countries has increased notably as well, a factor that could, in the long run, affect the net increase in the number of plug-in hybrids in use. Automobiles are typically deregistered to foreign countries when they are two to three years old. Given that we so far only have two years of data on deregistered plug-in hybrids, we can assume that the number of deregistrations will increase notably in 2017 as well.

A large number of plug-in hybrids and about half of the electric vehicles deregistered in Sweden in 2016 were privately imported into Norway. Roughly two-thirds of the plug-in hybrids deregistered for shipment to a foreign country in Sweden in 2016 were exported to Norway.

The Swedish government report *Fossilfrihet på väg*<sup>2</sup> (Fossil-free on the road) states that clean biofuels, such as biogas, could help achieve the goal of a fossil-free vehicle fleet by 2030. However, achieving this goal would require targeted policy instruments that both increase sales and promote the use of vehicles that can be powered by such fuels. We can now see that automobiles promoted by policy instruments intended to increase new car sales are being deregistered for shipment to foreign countries after just a few years in Sweden. This currently involves a small number of cars relative to the entire vehicle fleet, but in the long run, the growth in the share of automobiles that run on alternative fuels in the Swedish vehicle fleet will be significantly hampered if these high exports persist. The fact that exports of used alternative fuel vehicles are increasing may indicate that demand for such vehicles in the second-hand market is far too low in Sweden.

---

<sup>2</sup> SOU 2013:84

# 1 Inledning

I april 2016 rapporterade Trafikanalys att en påtagligt stor andel av personbilar som kan drivas med alternativa bränslen exporterades efter några få år i Sverige.<sup>3</sup> När en personbil avregistreras ur fordonsregistret uppges avregistreringsorsaken. Den vanligaste avregistreringsorsaken för personbilar är att fordonet skrotas, men detta påverkas av fordonets ålder och drivmedel. En relativt stor andel personbilar som kan drivas med alternativa bränslen har visat sig avregistreras till utland inom bara några år efter nyregistrering i Sverige. Detta gällde framför allt bränsleflexibla personbilar som kan drivas med fordonsgas. Även elbilar uppvisade en tämligen hög andel avregistreringar till utland bland avregistreringarna, men av ett lågt antal fordon. I och med att laddhybrider är så pass nya på marknaden fanns endast avregistreringssuppgifter för ett mindre antal fordon för 2015, men av dessa gick nästan samtliga till utland.

Man måste beakta att detta rör sig om tämligen nya fordon, vilket påverkar avregistreringsorsaken. Bland bensin- och dieslbilar är skrotning den vanligaste avregistreringsorsaken, men den andelen krymper med nyare bilar. För fossilbränsleddrivna bilar som är max fem år gamla exporterades cirka 30 procent av de avregistrerade bensinbilarna och 65 procent av dieslbilarna. Detta kan jämföras med andelen för de alternativa bränslena där exporten låg mellan 80 och 95 procent av de avregistrerade bilarna.

Trafikanalys kunde i den tidigare rapporten även konstatera att det i första hand inte är privatpersoner som exporterar bilarna, då mellan 80 till 100 procent av de exporterade bilarna ägdes av en juridisk person när de avregistrerades till utland.<sup>4</sup>

Mest framträdande av de styrmedel som syftar till att öka försäljningen av personbilar med alternativa bränslen är ekonomiska styrmedel i form av subventioner vid köptillfället och skattelättnader under bilens första fem år<sup>5</sup>. Under 2016 har vissa förändringar av rådande styrmedel genomförts, och det finns förslag på ytterligare förändringar. Från och med 1 januari 2016 förändrades supermiljöbilspremien för laddhybrider då den sänktes från 40 000 till 20 000 kronor.<sup>6</sup> Därtill finns ett förslag till ett bonus-malus system som subventionerar fordon med låga utsläpp och beskattar fordon med höga utsläpp, vilket skulle påverka subventionerna vid nyregistreringen och fordonsskatten för såväl elbilar som laddhybrider.<sup>7</sup> Nyligen presenterades även ett förslag från Transportstyrelsen om att göra det möjligt för landets kommuner att införa miljözoner även för lätta fordon.<sup>8</sup> Framför allt införandet av strikta miljözoner skulle kunna fungera som ett styrmedel som gynnar ägandet av elbilar, och inte bara vid inköpet, i och med att det endast är dessa fordonstyper som skulle få färdas inom den striktaste zonen.

I rapporten från 2016<sup>9</sup> var det framför allt exporten av begagnade gasbilar som var påtaglig, men även för elbilar och laddhybrider var avregistrering till utland den vanligaste

---

<sup>3</sup> Trafikanalys Rapport 2016:11.

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Ibid.

<sup>6</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/supermiljobilspremien-forandras/>

<sup>7</sup> SOU 2016:33, Fi2017/01469/S2 *Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon*

<sup>8</sup> Transportstyrelsen (2016) *Miljözoner för lätta fordon*.

<sup>9</sup> Trafikanalys Rapport 2016:11.

avregistreringsorsaken. Därför kommer denna uppföljning främst att beröra personbilar med dessa tre drivmedel.

## 2 Export av miljöbilar

### 2.1 Fortsatt omfattande export av gasbilar

Att begagnade personbilar importerats och exporterats mellan olika länder är i sig inget anmärkningsvärt och är ett relativt vanligt förekommande. Det som är avvikande för laddhybrider, elbilar och gasbilar är att en påfallande stor andel avregistreringarna går på export, samtidigt som synnerligen få bilar av dessa typer privatimporteras. Under 2016 privatimporterades totalt 12 848 personbilar, vilket är i nivå med tidigare års privatimport.<sup>10</sup> Av dessa personbilar var det endast 262 fordon som kunde drivas med ett alternativt bränsle, varav 201 av dessa var elhybrider och etanolbilar. Under 2015 var det framför allt bränsleflexibla personbilar som kan drivas med fordonsgas som hade den mest påtagliga exporten<sup>11</sup>. Under 2016 ökade inte andelen avregistrerade till utland, men den minskade inte heller (Tabell 2.1).

Tabell 2.1 Bestånd av gasbilar, totala ny- och avregistreringar, samt avregistrering till utland och nettoökning av antalet fordon i beståndet. År 2012–2016.

År	I trafik	Nyregistreringar	Avregistreringar	Varav avregistrerade till utland	Nettoökning	Potentiell nettoökning
2012	35 121	5 435	815	504	4 129	4 540
2013	37 328	3 873	1 331	937	2 207	3 026
2014	40 095	5 021	1 609	1 185	2 767	3 825
2015	42 675	5 119	2 139	1 560	2 580	3 966
2016	43 693	3 810	2 076	1 423	1 018	2 245

Källa: Egna beräkningar, Trafikanalys statistik 2016:5

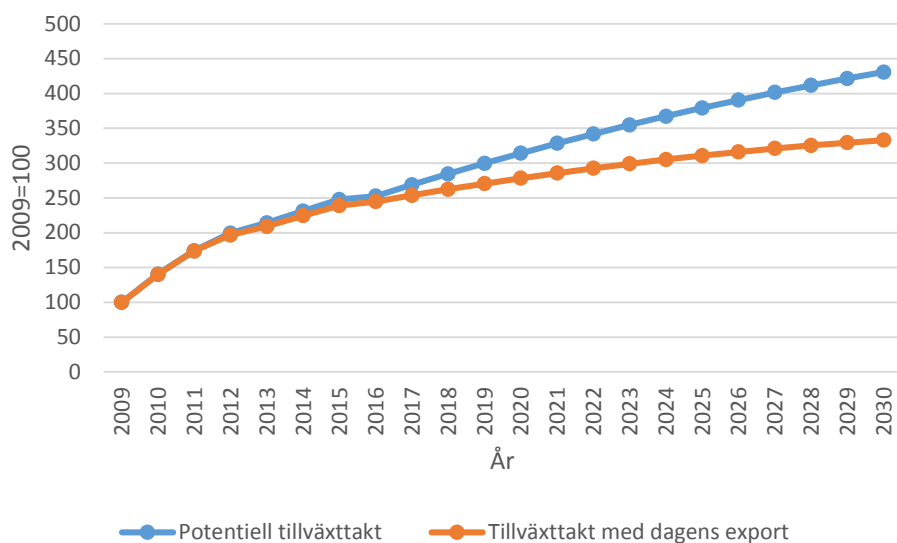
Anmärkning: Nettoökning avser ökningen av antalet fordon i trafik jämfört med föregående år. Potentiell nettoökning avser vad ökningen hade varit om avregistrering till utland hade varit samma andel av registreringarna som de var för max fem år gamla bensinbilar, uppgiften är således inte en statistik källa och ska tolkas som en hypotetisk ökning.

Avregistreringarna till utland var något färre under 2016 än under 2015, men samtidigt minskade antalet nyregistreringar med 1 309 fordon. Tar man dessutom hänsyn till att antalet avställda fordon ökade under 2016 blev nettotillskottet av antalet gasbilar i trafik drygt 1 000 fordon under 2016. Med en mer återhållsam export (samma andel export som för bensinbilar max fem år gamla) hade nettotillskottet varit påtagligt högre de senaste fyra åren.

Vi kan således observera att tillväxttakten har hämmats av exporten i och med att cirka 5 600 gasbilar, av totalt knappt 44 000 gasbilar i trafik, har avregistrerats till utland. Hur utvecklingen kommer att se ut framöver är svårt att säga, men med en enkel framräkning av antalet nyregistreringar och avregistreringar fram till 2030 blir det en påfallande skillnad för antalet gasbilar i trafik om avregistreringarna fortsätter i samma takt som idag (Figur 2.1).

<sup>10</sup> Trafikanalys Statistik 2017:5

<sup>11</sup> Trafikanalys Rapport 2016:11



**Figur 2.1 Potentiell tillväxt av antalet gasbilar i trafik, samt tillväxttakt med dagens avregistrering till utland. Index 2009=100. År 2009–2030.**

**Anmärkning:** Utvecklingen i figuren är baserad på en ren framräkning av samma antal nyregistreringar och avregistreringar som 2016. Beräkningen av den potentiella utvecklingen har samma avregistrering till utland som bensinbilar har, dvs. 30 procent av avregistreringarna. Beräkningen tar inte hänsyn till att antalet nyregistreringar eller avregistrering kan komma att förändras.

Figur 2.1 visar att antalet gasbilar i trafik kommer att vara betydligt lägre än vad som hade varit fallet om exporten inte hade varit så påtaglig. I dagsläget är skillnaden ganska liten, men om utvecklingen fortsätter i samma takt blir skillnaden tämligen påtaglig till år 2030. Oavsett antalet i beståndet är det närmare 23 procent färre gasbilar i trafik till följd av exporten jämfört med ett scenario med betydligt lägre export. I faktiska tal skulle det innebära närmare 18 000 färre gasbilar i Sverige, förutsatt att utvecklingen förblir densamma som 2016.

## 2.2 Påtaglig ökning av exporten av elbilar och laddhybrider

Antalet elbilar som avregistrerades utomlands under 2014 och 2015 var ungefär 50 stycken per år, men under 2016 ökade antalet påtagligt till 199 stycken (Tabell 2.2). Avregistreringarna av elbilar till utland har tidigare år varit tämligen få till antalet, även om de utgjort en klar majoritet av de elbilar som avregistrerades. Ökningen 2016 till 199 stycken innebär dock nästan en fyrdubbling av antalet avregistreringar till utland, jämfört med de två föregående åren. Mellan åren 2012 och 2015 har antalet nyregistrerade elbilar haft en närmast årlig fördubbling. Den ökningstakten avstannade dock under 2016 då det nyregistrerades ungefär lika många elbilar under 2016 som under föregående år.

I och med att avregistreringarna till utland har varit tämligen få bland elbilarna har den årliga nettoökningen av antalet elbilar i trafik inte påverkats alltför mycket av exporten. Men det är problematiskt att exporten ökade så påtagligt under 2016. Med samma export av begagnade elbilar som av fem år gamla bensinbilar hade beståndet elbilar i trafik varit sex procent större

än det var i slutet av 2016. Om den högre avregistreringen till utland som observerats för 2016 fortsätter kan den andelen förväntas öka, vilket innebär att tillväxten av elbilar kommer att hämmas både som andel av fordonsflotta, och i absoluta tal.

**Tabell 2.2 Bestånd av elbilar, ny- och avregistreringar, samt avregistrering till utland och nettoökning av antalet fordon i beståndet. År 2012–2016.**

År	I trafik	Nyregistreringar	Avregistreringar	Varav avregistrerade till utland	Nettoökning	Potentiell nettoökning
2012	603	264	15	10	237	244
2013	1 010	452	37	27	407	426
2014	2 172	1 266	73	57	1 162	1 202
2015	4 765	2 916	68	53	2 593	2 630
2016	7 532	2 993	212	199	2 767	2 906

Källa: Egna beräkningar, Trafikanalys (statistik 2017:5)

Anmärkning: Nettoökning avser ökningen av antalet fordon i trafik jämfört med föregående år. Potentiell nettoökning avser vad ökningen hade varit om avregistrering till utland hade varit samma andel av registreringarna som de var för max fem år gamla bensinbilar, uppgiften är således inte en statistik källa och ska tolkas som en hypotetisk ökning.

Även bland laddhybriderna ökade antalet avregistreringar till utland påtagligt under 2016. I och med att laddhybrider är relativt nya finns det bara uppgifter om avregistreringsorsak för de senaste två åren (Tabell 2.3).

**Tabell 2.3 Bestånd av laddhybrider, ny- och avregistreringar, samt avregistrering till utland och nettoökning av antalet fordon i beståndet. År 2015–2016.**

År	I trafik	Nyregistreringar	Avregistreringar	Varav avregistrerade till utland	Nettoökning	Potentiell nettoökning
2015	9 776	5 752	305	289	4 854	5 052
2016	18 832	10 290	1 133	1 098	9 056	9 814

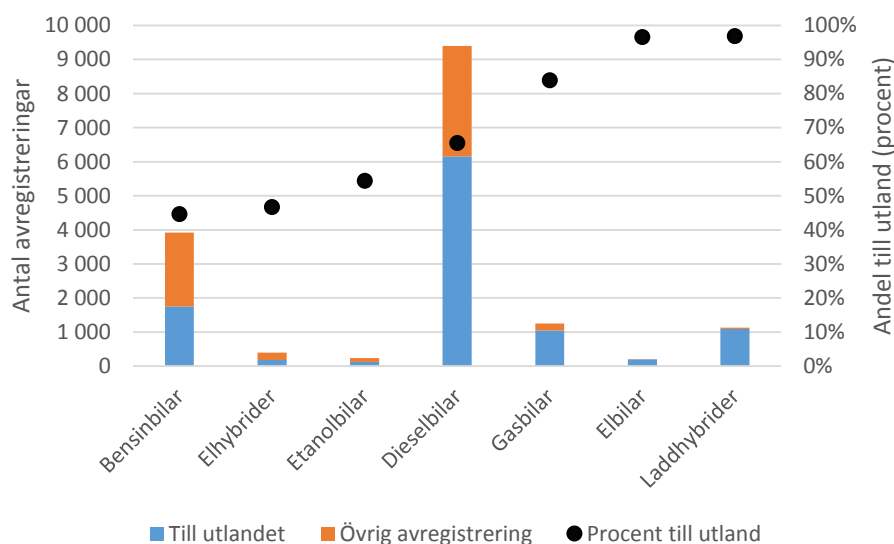
Källa: Egna beräkningar, Trafikanalys Statistik 2017:5

Anmärkning: Nettoökning avser ökningen av antalet fordon i trafik jämfört med föregående år. Potentiell nettoökning avser vad ökningen hade varit om avregistrering till utland hade varit samma andel av registreringarna som de var för max fem år gamla bensinbilar, uppgiften är således inte en statistik källa och ska tolkas som en hypotetisk ökning.

Redan under 2015 utgjorde avregistreringarna till utland en påtaglig majoritet av avregistreringarna. Under 2016 ökade antalet avregistrerade laddhybrider påtagligt då 1 098 fordon lämnade landet, vilket kan jämföras med att endast 35 fordon avregistrerades av andra orsaker. Antalet nyregistrerade laddhybrider har under de senaste åren ökat påtagligt, och gjorde så även under 2016, vilket medför att tillväxttakten av laddhybrider i trafik är hög. Den årliga nettotillväxten har än så länge inte påverkats alltför mycket av exporten. Men i och med att vi bara har uppgifter för de senaste två åren är det viktigt att försätta följa utvecklingen de kommande åren. Det är dock problematiskt att antalet avregistreringar har ökat så pass mycket på bara ett år. Även om det absoluta antalet avregistreringar fortfarande är relativt lågt, sett till antalet fordon i trafik, är den relativa ökningstakten av avregistreringar till utland större än ökningen av nyregistreringar, både för elbilar och för laddhybrider.

## 2.3 Påtagliga variationer i vilka fordon som exporteras

Att begagnade personbilar både importeras och exporteras av privatpersoner eller företag är i sig ganska vanligt förekommande, även om privatimporten har sjunkit något de senaste åren<sup>12</sup>. Det som är utmärkande för personbilarna med alternativa bränslen är att andelen som avregistreras till utland är så påtagligt mycket högre än den är för bensin- och dieslbilar. I en jämförelse av avregistreringarna bland personbilar med konventionella och alternativa drivmedel är gas, el och laddhybrider påtagligt avvikande, även om också dieslbilar har en relativt hög andel avregistreringar till utland (Figur 2.2).



**Figur 2.2** Antal personbilar som avregistrerats, respektive avregistreringar till utland, samt procent av avregistrerade som gick till utland. År 2016.

Källa: Egna beräkningar, Trafikanalys Statistik 2017:5.

Anmärkning: uppgifterna för bensin- och dieslbilar är baserade på bilar som varit max fem år gamla när de avregistrerats

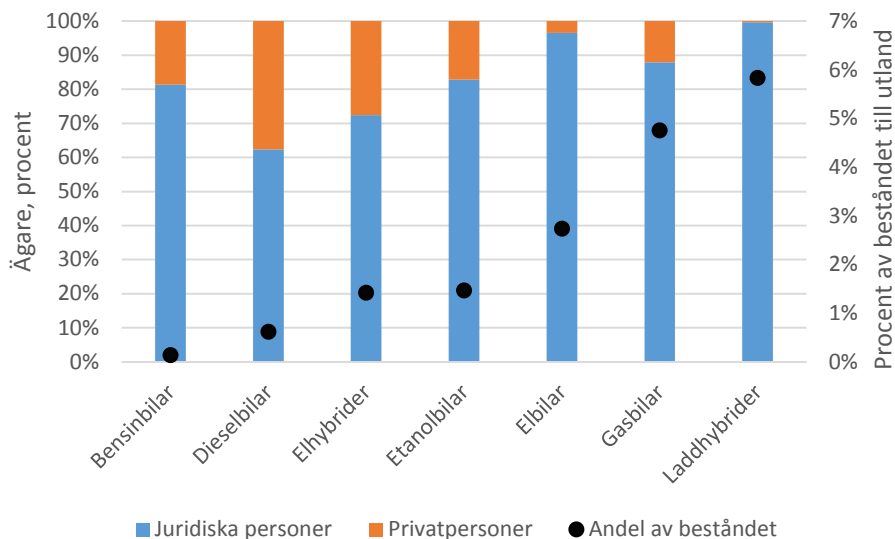
För att göra det möjligt att jämföra de alternativbränsle drivna personbilarna med de fossilbränsle drivna är jämförelsen baserad på fordon som var max fem år gamla när de avregistrerades. Bensinbilar har lägst andel avregistreringar till utland då ca 45 procent av avregistreringarna går till utland. Bland etanol och elhybrider är det relativt få avregistreringar över lag – ungefär hälften avregistreras till utland och hälften av andra anledningar. Störst antal avregistreringar bland de fossilbränsle drivna fordonen, både till utland och av övriga anledningar, hade dieslbilarna, varav cirka 65 procent lämnade landet. För gasbilarna var över 80 procent av avregistreringarna till utland, och för el- och laddhybrider 97 procent. Det innebär att för gasbilar är avregistreringarna till utland i sådan omfattning att det på sikt

<sup>12</sup> Trafikanalys statistik 2017:5



kommer att ha avsevärd betydelse för hur många fordon som finns i trafik i Sverige. För laddhybrider ser vi idag en påtaglig ökning av både ny- och avregistreringar, och det är än så länge svårt att säga något om vilken effekt avregistreringarna kommer att ha för tillväxttakten framöver. Vi kan däremot konstatera att både antalet avregistreringar och andelen till utland ökade påtagligt under 2016.

Sett till antalet fordon som avregistreras är majoriteten bensin- eller dieslbilar, vilket förklaras av att beståndet av dessa är betydligt större. Sätter man antalet avregistreringar till utland i relation till antalet fordon i trafik är det främst gas- och laddhybrider som utmärker sig (Figur 2.3). Bland bensin- och dieslbilar är avregistreringarna till utland mindre än 1 procent av fordonen i trafik. För elhybrider och etanolbilar är andelen något högre med 1,5 procent. För elbilar är andelen än högre med 2,7 procent av fordonen i trafik. Högst andel avregistreringar hade dock gasbilar och laddhybrider, där 4,8 respektive 5,8 procent av antalet fordon i trafik avregistrerades till utland 2016.



**Figur 2.3 Ägarstruktur för personbilar av olika bränsletyper som avregistrerats till utland, samt andelen avregistreringar till utland av antalet i trafik. År 2016.**

Källa: Egna beräkningar, Trafikanalys Statistik 2017:5.

Anmärkning: uppgifterna för bensin- och dieslbilar är baserade på bilar som varit max fem år gamla när de avregistrerats

Bland de personbilar som avregistrerades till utland ägdes en klar majoritet av juridiska personer (Figur 2.3). Nya elbilar och laddhybrider nyregistreras nästan uteslutande av företag, vilket framgår utifrån Transportstyrelsens uppgifter om utbetald supermiljöbilspremie.<sup>13</sup> Problemet med att utgå från ägandeform vid nybilsregistreringen är att ungefär en tredjedel av alla nybilsregistreringar går till bilhandlare, men att det är därefter är osäkert om bilen säljs till en fysisk eller juridisk person. Men det finns en metod som till viss del låter oss kringgå denna problematik. Genom att se till ägandeform vid slutet av året för nya personbilar som registrerats under det gångna året minskar antalet fordon som ägs av bilhandlare betydligt. Vid årets slut finns det dock fortfarande kvar fordon som ägs av bilhandlare, vilket medför att det fortfarande finns kvar fordon som vi inte vet om de köps av en fysisk eller juridisk person, men de är betydligt färre än om man utgår från nyregistreringstillfället (Tabell 2.4).

<sup>13</sup> <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Supermiljobilspremie/>

Ägandeform	Bensin	Diesel	El	Elhybrider	Laddhybrider	Etanol	Gas
Bilhandel	19 847	27 890	242	1 518	1 642	6	163
Fysisk person	104 959	69 557	674	6 337	534	89	60
Juridisk person	30 404	103 610	2 078	5 784	8 099	760	3 620
Andel leasing av personbilar som ägs av juridiska personer	57 %	73 %	80 %	68 %	82 %	94 %	69 %
Andel avregistrering till utland	45 %	65 %	97 %	47 %	97 %	54 %	84 %

Tabell 2.4 Antal personbilar som nyregistrerades under 2016, fördelade på drivmedel samt ägandeform vid slutet av året. Samt andelen fordon som leasats av företag och andel av avregistreringar som gick till utland. År 2016.

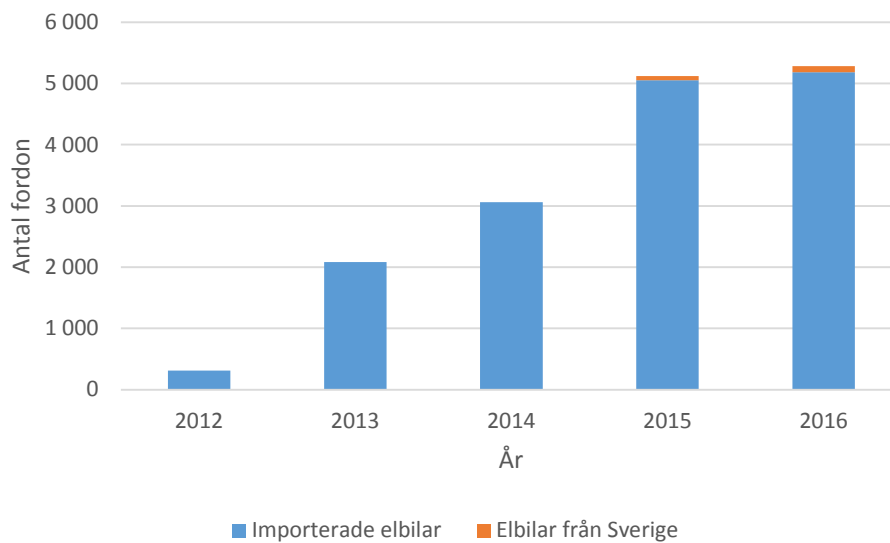
Källa: Egna bearbetning, Trafikanalys statistik 2017:5

En bil som leasas av en juridisk ägare ägs antingen av ett leasingbolag som leasar bilen till ett företag, eller av företaget som använder bilen. Detta beror på vilken form av leasingavtal som används. Att företag väljer att leasa bilar är tämligen vanligt, en tredjedel av personbilarna i trafik ägda av en juridisk person är leasad, men det finns påtagliga variationer mellan de olika drivmedlen. Bland nyregistreringar det senaste året är andelen lägst bland bensinbilar och elhybrider, och högst var andelen för etanol, laddhybrider och elbilar. Det finns ett påtagligt samband mellan andelen bilar som leasas av företag och andelen avregistreringar till utland ( $R^2=0,68$ ).

Relationen mellan variablerna är inte stark nog för att kunna utesluta att även andra faktorer spelar in. Men att ett fordon leasas av ett företag är en starkt förklarande faktor till varför vissa drivlinor har en påtagligt högre export än andra. Sammantaget innebär det här att sannolikheten för att en bil ska avregistreras till utland efter tre år i första hand förklaras av hur stor andel av fordonen som köptes, eller leasades, av ett företag. Det i så fall förklara varför dieselbilar avregistreras till utland i betydligt större utsträckning än bensinbilar. Eller varför avregistrering till utland är betydligt vanligare bland elbilar och laddhybrider än det är för elhybrider. Det förefaller helt enkelt som att leasingföretag är mer benägna (och har förmodligen bättre förutsättningar) än privatpersoner att avyttra en begagnad bil till det land där det är möjligt att få bäst betalt.

## 2.4 Norge en allt större importör av begagnade elbilar

Norge har under de senaste åren haft en mycket påtaglig försäljning av elbilar. Norge har, precis som Sverige, subventioner på nybilsförsäljningen av elbilar, och dessutom fördelaktiga skattelättnader för den som äger en elbil. Därtill finns det styrmedel gynnar användandet av en elbil som att de tillåts köra i bussfiler eller slipper betala vägtullar. Utöver nybilsförsäljningen av elbilar i Norge har även privatimporten ökat påtagligt sedan 2013 och från och med 2014 började även laddhybrider att privatimporteras. (Figur 2.4 och Figur 2.5).

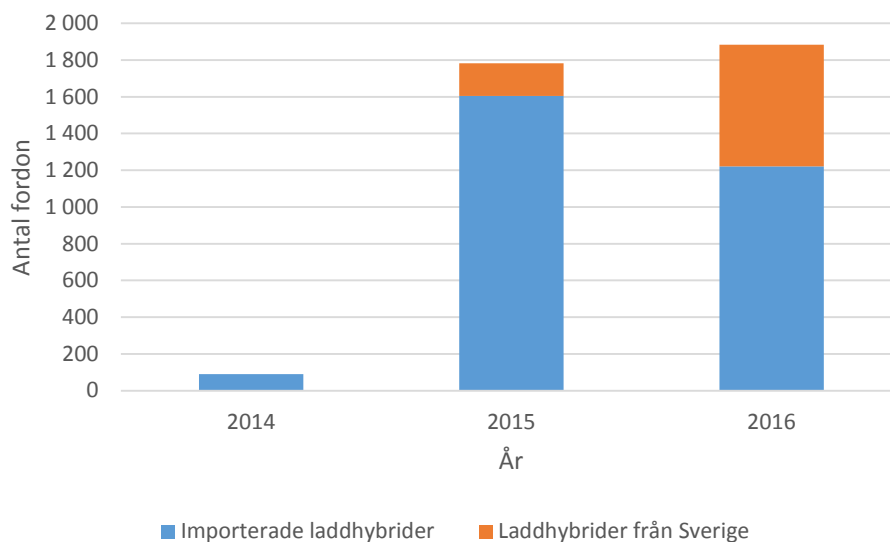


**Figur 2.4 Privatimporterade elbilar till Norge. År 2012–2016.**

**Källa: Statens Vegvesen og Opplysningsrådet, egne beregninger.**

Under 2015 och 2016 privatimporterades ungefär 5 000 elbilar årligen till Norge. Av dessa kom tämligen få från Sverige, 51 stycken 2015 och 97 stycken 2016. Det innebär att även om nästan hälften av de elbilar som exporterades från Sverige under 2016 gick till Norge, kommer en överväldigande majoritet av de elbilar som privatimporteras till Norge från andra länder än Sverige.

Under 2015 och 2016 har även importen av laddhybrider blivit påtaglig i Norge, ungefär 1 800 fordon per år. Av dessa fordon var 177 stycken från Sverige 2015 och för 2016 hade antalet ökat till 663 stycken (Figur 2.5).

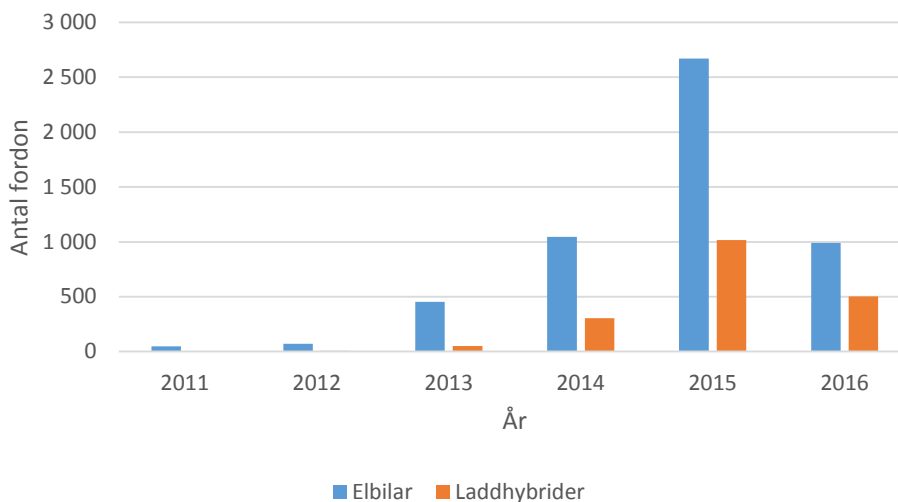


**Figur 2.5 Privatimporterade laddhybrider till Norge. År 2014–2016.**

**Källa: Statens Vegvesen og Opplysningsrådet, egne beregninger.**

Det innebär att ungefär två tredjedelar av de laddhybrider som avregistreras till utland i Sverige gick till Norge. Sammantaget innebär detta att ungefär en tredjedel av de laddhybrider som privatimporterades till Norge under 2016 exporterades från Sverige.

Uppgifterna om importerade fordon till Norge visar även att det främst är nyare fordon som importerats. Fordonen är vanligtvis mellan ett till tre år gamla när de importerats (Figur 2.6).



Figur 2.6 Import till Norge efter årsmodell<sup>14</sup>. År 2016.

Källa: Opplysningsrådet.

De elbilar och laddhybrider som privatimporteras till Norge har varit i trafik i ungefär tre år i ett annat land innan de registreras i Norge (Figur 2.6). Det innebär att det troligast rör sig om fordon som blivit exporterade till Norge efter att de varit leasingbilar, en ägandeform som oftast sträcker sig över 36 månader. I och med att vi bara har uppgifter om exporterade laddhybrider för två år tillbaka, och den vanligaste åldern för export är tre år, kan vi förvänta oss att antalet avregistrerade laddhybrider kommer att öka under 2017.

I uppgifterna om importen till Norge framgår att gasbilar inte privatimporteras. De gasbilar som går på export från Sverige går således till andra länder. Tyvärr har det inte varit möjligt att få tillgång till tillräckligt detaljerade importuppgifter från andra länder för att kunna avgöra vart gasbilarna har exporterats.

<sup>14</sup> Observera att en personbils årsmodell inte alltid säljs under det aktuella året, det vill säga 2016 årsmodell kan säljas redan under 2015, figuren ska läsas som att modellår 2016 kan vara 1-2 år gamla 2016.

### 3 Diskussion

Efter denna sammanställning av exporten av begagnade personbilar kan vi konstatera att, jämfört med tidigare år, har exporten ökat under 2016. Personbilar som kan drivas med fordonsgas har under tidigare år varit föremål för en påtaglig export. Under 2016 har exporten av dessa personbilar legat kvar på en hög nivå, vilket på sikt kan komma att påtagligt begränsa andelen gasbilar i den svenska fordonsflottan. Under 2016 har även exporten av laddhybrider och elbilar ökat kraftigt. Majoriteten av de exporterade laddhybriderna och hälften av elbilarna hamnade i Norge under 2016. Det har inte varit möjligt att avgöra till vilket land/länder de resterande exporterade personbilarna har sålts.

Nybilsförsäljningen av laddhybrider är inne i en expansiv fas och har under de senaste åren haft en närmast årlig fördubbling. Även avregistreringen till utland har ökat påtagligt under 2016. Exporten av laddhybrider utgjorde dock 5,8 procent av beståndet, och den stora osäkerhetsfaktorn ligger i hur utvecklingen kommer att se ut när nybilsförsäljningen av laddhybrider planar ut. Om avregistreringarnas andel ökar till samma nivå som den vi kunnat observera för gasbilarna, kommer antalet laddhybrider i trafik att påverkas påtagligt. Det mesta tyder på att avregistreringarna till utland av laddhybrider kommer att öka under 2017, men vad som händer därefter är i dagsläget oklart. Oavsett vilken omfattning exporten kommer att ha framöver är det problematiskt att fordonen lämnar landet i och med att laddbara fordon förväntas vara en viktig del av omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. Dessutom har de laddbara personbilarna varit föremål för skattefinansierade subventioner vid nybilsförsäljningen i och med att de är berättigade till supermiljöbilspremien.

För personbilar som kan drivas med fordonsgas innebär exporten att deras tillväxttakt i den svenska fordonsflottan dämpas påtagligt. Detta beror på att nybilsförsäljningen av dessa fordon är relativt låg, samtidigt som exporten har varit omfattande under de senaste tre åren. Under 2016 ökade antalet gasbilar i trafik med cirka 1 000 fordon samtidigt som nästan 1 500 exporterades. Under de senaste fem åren har 5 600 gasbilar exporterats. Om dessa istället hade varit kvar i trafik i Sverige hade beståndet varit 12 procent större än det är idag.

Utredningen *Fossilfrihet på väg* förordar styrmedel som påverkar nybilsköparna att välja mer miljövänliga fordon genom att använda en kombination av inköpsrelaterade styrmedel och differentierad fordonsskatt. Genom att styra nybilsförsäljningen mot mer energieffektiva och miljövänliga fordon ska de negativa utsläppen från fordonsflottan på sikt minskas. Resultaten i denna rapport visar dock att det främst är företag som köper, eller leasar, nya elbilar, laddhybrider och gasbilar. Vi har även kunnat se att en överväldigande majoritet av de personbilar med alternativa bränslen som exporterats under 2016 har ägts av juridiska personer.

Sammantaget innebär detta att personbilar som kan drivas med ett alternativt bränsle leasas till företag som använder dem i tre år, och när leasingavtalet går ut blir flertalet av fordonen exporterade. I och med att företag är mer benägna att exportera en bil, oavsett drivmedel, finns det anledning att ifrågasätta hur effektivt det är att använda styrmedel som syftar till att förmå företag att köpa bilar med lägre miljöpåverkan. Om efterfrågan för dessa fordon är låg bland privatpersoner kommer priserna på den svenska andrahandsmarknaden att vara alltför låga, och fordonet säljs istället i annat land. Den föreslagna utformningen av ett nytt bonusmalus-system som är planerat att träda i kraft i juli 2018, är i till stor del en förstärkning av det redan befintliga systemet med inköpsrelaterade subventioner och höjd koldioxidbeskattning

under tre år efter att bilen tas i bruk. Det föreslagna bonus-malus-systemet kommer därmed sannolikt inte att ha någon betydande påverkan på exporten av begagnade personbilar i och med förslaget inte innebär någon större påverkan på andrahandsmarknaden.

Det har inte varit möjligt att spåra samtliga exporterade personbilar, eller genomföra en jämförande marknadsanalys mellan Sverige och mottagarländerna, inom ramen för denna rapport. Den mest troliga förklaringen till utvecklingen är dock att andrahandsmarknaden i Sverige för dessa fordon är för svag, och att det därför lönar sig att sälja dessa fordon i ett annat land än Sverige. Hur mycket det lönar sig, och hur stor del av vinsten som eventuellt kommer från supermiljöbilspremien vet vi i dagsläget inte. Vi kan däremot konstatera att det är problematiskt att påverka fordonsflottans sammansättning med hjälp av styrmedel riktade mot nybilsförsäljningen, om fordonen inte blir kvar i landet på grund av låg efterfrågan på andrahandsmarknaden. För gasbilar är avregistreringen till utland idag ett reellt problem för tillväxttakten, och det finns farhågor för motsvarande utveckling för elbilar och laddhybrider.

För att kunna kartlägga de resterande personbilarna som blivit exporterade behövs en mer omfattande genomgång av import- och exportuppgifter från både Sverige och de förmodade mottagarländerna. En relativprisjämförelse för begagnade personbilar med alternativa bränslen mellan Sverige och mottagarländerna, skulle också kunna ge mer kunskap om mekanismerna bakom de observerade mönstren.

## Referenser

- Finansdepartementet (2017) Fi2017/01469/S2 *Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon.*
- Opplysningsrådet for Veitrafikken (2017). *Bruktimporterte personbiler i Norge 2012 til 2016.* Registerutdrag.
- SOU (2013:84). *Fossilfrihet på väg.*
- SOU 2016:33. *Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon.*
- Statens Vegvesen (2017). *Bruktimport fra Sverige.* Registerutdrag.
- Trafikanalys. (2016). *Personbilsparkens fossiloberoende – utveckling och styrmedel.* Rapport 2016:11
- Trafikanalys. (2017). *Fordon 2016. Statistik 2017:5*
- Transportstyrelsen (2016) *Miljözoner för lätta fordon.*

## Internetkällor

- Transportstyrelsen (2015) Supermiljöbilspremie förändras  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/supermiljobilspremie-forandras/> . Hämtad 2017-03-15
- Transportstyrelsen (2017) Supermiljöbilspremie – statistik för utbetalningar som gjorts fram till 2017 <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Supermiljobilspremie/>. Hämtad 2017-03-16







Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.