

**Sammendrag:**

# Vrakpant som klimatiltak

TØI rapport 1292/2013  
Forfatter(e): Lasse Fridstrøm, Vegard Østli og Kjell Werner Johansen  
Oslo 2013 40 sider

*En midlertidig vrakpremie på personbiler på f.eks. 10 tusen kroner vil føre til en betydelig foryngelse av bilparken, men likevel ikke bidra til å redusere klimagassutslippene. Når en betrakter bilholdet i livsløpsperspektiv, er det mer sannsynlig at en vrakpremie vil føre til en liten økning i globalt CO<sub>2</sub>-utslipp.*

Vrakpremieordningen vil bare gi en midlertidig forbedring i bilparkens gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslipp. Det gjennomsnittlige utslippet fra personbiler vil i noen få år bli to til fire gram lavere pr km enn det ellers ville ha vært.

En vrakpremieordning vil øke nybilsalget. Siden nye biler framstår som mer attraktive reisemidler enn gamle, vil gjennomsnittlig årlig utkjørt distanse pr bil øke. Etter noen år er det sannsynlig at det samlede antall kjøretøykilometer vil bli noe høyere som følge av vrakpremien enn det ville ha vært uten.

En vrakpremieordning vil i særlig grad føre til at de minste bensinbilene utrangeres tidlig. Dette er ikke de verste bilene målt etter klimagassutslipp. I den grad disse bilene erstattes av større biler, vil utslippsreduksjonen bli begrenset. Dette forsterkes av at større biler gjennomgående kjøres lenger enn mindre.

Endelig må en i et klimaregnskap for vrakpremieordningen ta hensyn til at biler genererer utslipp ikke bare på vegen, men også i fabrikkhallen og i hele produksjonskjeden forut for dette. Så sant en regner tilstrekkelig langt fram i tid, vil det være riktig å ta med i regnskapet det direkte utslippet knyttet til produksjon av hver ekstra bil som kommer inn i bestanden som følge av at vrakpremieordningen iverksettes.

Beregningene viser at klimaregnskapet knyttet til en vrakpremieordning bare kan bli positivt dersom en unngår økning i nybilsalget, eller i det minste lykkes med å holde økningen på et beskjedent nivå. Selv i dette tilfellet vil imidlertid virkningen være liten.

Beregningene er gjort med gjennomgående konservative forutsetninger. Det er antatt at bare en drøy tredjedel av de ekstra bilene som vrakes, blir erstattet av nye. Vrakingsratene er forutsatt å være uendret fra og med året etter vrakpremieordningen, mens realiteten trolig vil være at de går ned, slik at den normale, underliggende utskiftningen bremses, siden de dårligste bilene er fjernet fra bestanden. Utslippet knyttet til fabrikasjon av nye biler er satt lavt, eksempelvis til 3 tonn CO<sub>2</sub> for en bensinbil og 6 tonn for en elbil.

Vi anser på denne bakgrunn følgende konklusjon som nokså robust: Vrakpremie er ikke et egnet klimatiltak.

En varig forhøyet vrakpant vil ha enda mindre virkninger enn en midlertidig.

Når en midlertidig vrakpremie fører til betydelig utskifting av bilparken, er en vesentlig grunn nettopp at den er midlertidig. Eiere av eldre biler får en sjanse til å realisere (en del av) restverdien, og de vet at denne muligheten er tidsbegrenset. Tilbudet vil være svært fristende for alle som eier biler med restverdi lavere enn den forhøyde vrakpanten. Også for dem som eier biler med betydelig høyere verdi, vil tilbudet kunne framstå som en god anledning.

En varig forhøyet vrakpant vil innebære at markedsverdien til hver enkelt bil øker tilsvarende. Ordningen vil enten – dersom den også omfatter alle nåværende biler – gi bileierne en formuesøkning, eller – dersom den bare skal gjelde for nye generasjoner biler – gjøre alt bilhold litt dyrere, gjennom marginalt høyere kapitalkostnader. Ingen av disse variantene innebærer noe vesentlig insentiv til forsert utskifting av bilparken, og effektene vil være deretter: neglisjerbare.