



Miljödepartementet

## Remissammanställning av Ändringar i förordningen om klimatbonusbilar

Remissen av förslag till ändringar i förordningen om klimatbonusbilar skickades i februari 2022 till 43 remissinstanser. Regeringen har aviserat att det behöver göras ändringar i bonus–malus-systemet för att följa utvecklingen när det gäller efterfrågan på klimatbonusbilar, begränsa kostnadsökningen för klimatbonusen och för att stärka miljöstyrningen.

Totalt har 33 remissvar inkommit. Utöver remissen har 8 instanser kommit med yttranden.

Bland remissvaren återfinns 12 centrala myndigheter, 1 lärosäten och forskningsinstitut, 1 kommun, 14 bransch- och näringslivsorganisationer, 2 enskilda företag, samt 3 intresseorganisationer, nätverk och samfund. Bland de som har svarat utöver remissen återfinns 1 kommun, 1 regional organisation, 1 branschorganisation, 2 enskilda företag, 1 intresseorganisation samt 2 privatpersoner.

## 1. Övergripande om remissammanställningen

Den här remissammanställningen behandlar promemorian Remiss av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar, som visar på de ändringar som regeringen föreslår göra i bonus-malus-systemet.

I sammanställningen finns en övergripande sammanfattning av förslaget under rubriken *”Övergripande om förslaget”*.

Remissinstanserna är uppdelade efter sin inställning till förslaget. I de fall där en remissinstans överlag sagt sig vara positiv utan att kommentera förslaget i övrigt, eller endast lämnat positiva synpunkter, är bedömningen att instansen tillstyrker förslaget i sin helhet.

Har en remissinstans överlag sagt sig vara positiv till förslaget men lämnat övergripande, kritiska eller ifrågasättande synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen är positiv till förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken *”Remissinstansernas samlade synpunkter”*.

De remissinstanser som inte uttryckt sig vare sig positivt eller negativt om förslaget har bedömts som instans som endast lämnat synpunkter. Har remissinstansen i fråga uttryckligen sagt att de inte vill kommentera förslaget läggs den till rubriken *”Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara”*.

Har en remissinstans uttryckligen sagt att de avstyrker förslaget, eller överlag sagt sig vara negativ till förslaget men samtidigt lämnat synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen avstyrker förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken *”Remissinstansernas samlade synpunkter”*.

## 2. Övergripande om förslaget

Klimatbonusen är ett nationellt styrmedel som syftar till att främja introduktion på marknaden av mer miljöanpassade fordon och bidra till att ställa om transportsektorn till fossilfrihet och därmed till att nå de nationella klimatmål som riksdagen beslutat om. Klimatbonusen är en av två delar av bonus–malus-systemet där den andra delen utgörs av malus, dvs. den förhöjda fordonsskatt som under tre år tas ut för fordon med höga utsläpp av koldioxid.

Regeringen har aviserat att det behöver göras ändringar i bonus–malus-systemet för att följa utvecklingen när det gäller efterfrågan på klimatbonusbilar, begränsa kostnadsökningen för klimatbonusen och för att stärka miljöstyrningen. I takt med den tekniska utvecklingen förväntas antalet sålda bilar med låga utsläpp öka ytterligare, vilket medför ett behov av ytterligare skärpningar av kraven för att få bonusen. Ändringarna har aviserats i budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1)

Ändringarna för 2022 föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 medan ändringarna för 2023 föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

### 2.1 Ändringarna för 2022

Ändringarna för 2022 innebär att gränsen för hur stora utsläpp en klimatbonusbil får ha för att omfattas av förordningens tillämpningsområde föreslås skärpas från dagens 60 gram koldioxid per kilometer till 50 gram koldioxid per kilometer.

Vidare föreslås att det högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut mer än noll men högst 50 gram koldioxid sänks från dagens cirka 45 000 kronor till cirka 20 000 kronor. Det lägsta bonusbeloppet föreslås följaktligen ändras från dagens cirka 10 000 kronor till 5 000 kronor.

För bilar som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer bestäms bonusbeloppet enligt den beräkningsmodell som framgår av 15 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Beräkningsmodellen kommer att anpassas till följd av de föreslagna ändringarna av utsläppsgränsen och bonusbeloppen. Talet i beräkningsmodellen ändras till 300.

Beräkningsmodellen ger därför ett högsta bonusbelopp på 19 700 kronor och ett lägsta bonusbelopp på 5 000 kronor. Gasbilar ska, liksom i dag, kunna få minst 10 000 kronor.

Bonusen föreslås begränsas till bilar vars nypris uppgår till högst 700 000 kronor. Pristaket omfattar samtliga typer av bilar som omfattas av förordningen, dvs. personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. Taket påverkar vilka bilar som kan bli aktuella för en bonus och leder till att vissa bilmodeller inte kommer att inkluderas.

Begränsningen för hur stor bonus som ett företag kan få per klimatbonusbil föreslås utgå. Begränsningen avser kravet på att bonusen till företag får uppgå till högst 35 procent av prisskillnaden mellan bilens nypris och nypriset för närmast jämförbara bil, om bilens nypris är högre än nypriset för den närmast jämförbara bilen (16 § förordningen om klimatbonusbilar). Samma regler kommer fortsatt att gälla för alla som förvärvat en ny klimatbonusbil oavsett om man är en fysisk person eller en juridisk person.

Ändringen av beräkningsmodellen för hur stor bonus som ska betalas ut görs för att bibehålla styrmedlets incitamentseffekt även när utsläppsgränsen och bonusbeloppet ändras. Om talet i beräkningsmodellen inte justeras när utsläppsgränsen skärps och det högsta bonusbeloppet för laddhybrider sänks, så skulle bonusbeloppet för en bil inte följa med i utvecklingen utan bli för låg.

## **2.2 Ändringarna för 2023**

Ändringarna för 2023 innebär att gränsen för hur stora utsläpp en klimatbonusbil får ha för att omfattas av förordningens tillämpningsområde föreslås skärpas och sänkas från 50 gram koldioxid per kilometer till 30 gram koldioxid per kilometer.

Det högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut noll gram koldioxid per kilometer föreslås sänkas från 70 000 kronor till 50 000 kronor.

Vidare föreslås att det högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut mer än noll men högst 30 gram koldioxid sänks från cirka 20 000 kronor till cirka 10 000 kronor.

För bilar som släpper ut högst 30 gram koldioxid per kilometer bestäms bonusbeloppet enligt den beräkningsmodell som framgår av 15 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. Beräkningsmodellen kommer att

anpassas till följd av de föreslagna ändringarna av utsläppsgränsen och bonusbelopp. Talet i beräkningsmodellen ändras till 167.

Beräkningsmodellen ger därför ett högsta bonusbelopp på 9 833 kronor och ett lägsta bonusbelopp på 4 990 kronor. Gasbilar ska, liksom i dag, kunna få minst 10 000 kronor.

Ändringen av beräkningsmodellen för hur stor bonus som ska betalas ut görs för att bibehålla styrmedlets incitamentseffekt även när utsläppsgränsen och bonusbeloppen ändras.

Nedan visas en översikt över de föreslagna förändringarna av nivåerna för utsläpp av koldioxid och de bonusbelopp som föreslås gälla från det att ändringarna träder i kraft 1 juli 2022 och från 1 januari 2023.

	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	50 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000
Gräns för att erhålla bonus (CO2 gram/km)	60	50	30
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid (kr)	45 000	20 000	10 000

En följd av de planerade ändringarna som gäller sänkningen av det högsta bonusbeloppet för laddhybrider (som motsvarar definitionen av rena fordon enligt EU-rätten) är att gasbilar kan komma att få ett högre bonusbelopp än vissa laddhybrider. En laddhybrid som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer kan således komma att få en bonus på 5 000 kronor, vilket är lägre än den bonus på 10 000 kronor som en gasbil som lägst kan få. Det innebär en särbehandling som kommissionen kan komma att ifrågasätta ur statsstödsperspektiv.

Med hänsyn till att gasbilar som köps och används i Sverige bidrar till klimatnytta är det viktigt att fortsatt kunna säkerställa att det är möjligt att ge en klimatbonus även för förvärv av gasbilar. Den lösning som föreslås för att säkerställa detta är att bonus till gasbilar ska ges med stöd av kommissionens

förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (EU-förordningen om stöd av mindre betydelse). Stöd av mindre betydelse uppgår till så låga värden att sådant stöd inte betraktas som anmälningspliktigt statsstöd.

### 3. Remissinstansernas inställning till förslaget

Totalt 41 instanser har valt att yttra sig, varav 13 tillstyrker förslaget med synpunkter, 2 tillstyrker eller avstyrker vissa delar av förslaget, 12 avstyrker förslaget med synpunkter, 10 har endast lämnat synpunkter och 4 har avstått från att yttra sig.

#### **Remissinstanser som tillstyrker förslaget med synpunkter**

Astma- och Allergiförbundet, BIL Sweden (Mobility Sweden), BioDriv Öst, Energigas Sverige, Energimyndigheten, Lars Lindevall, Maskinentreprenörerna, Naturvårdsverket, Skatteverket, Stockholm Stad (Miljö- och hälsoskyddsnämnden), Trafikanalys, Transportstyrelsen, Volvo Cars

#### **Remissinstanser som tillstyrker eller avstyrker delar av förslaget**

Kia Sweden AB, Tjänstebilsfakta/Ynnor AB

#### **Remissinstanser som avstyrker förslaget med synpunkter**

2030-sekretariatet, Anders Arnell, Drivkraft Sverige, Företagarna, Husvagnsbranschens Riksförbund, Motorbranschens Riksförbund, Riksförbundet M Sverige, Småföretagarnas Riksförbund, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Sveriges Åkeriföretag, Taxi Stockholm, Transportföretagen

#### **Remissinstanser som endast har lämnat synpunkter**

Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning, Finansbolagen, Gröna Mobilister, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Regelrådet, Trafikverket, Upphandlingsmyndigheten, VTI, Vätgas Sverige

#### **Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara**

Konkurrensverket, Konsumentverket, LO, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

#### 4. Remissinstansernas samlade synpunkter

Remissinstanserna är tudelade vad gäller förslagen till förändringarna i förordningen.

Flera instanser, bland annat *Mobility Sweden*, *Volvo Cars* och *Kia Sweden*, är positiva till att förordningen om klimatbonusbilar ses över för att på ett effektivt sätt även fortsättningsvis bidra till att sänka koldioxidutsläppen för personbilar och lätta lastbilar, och på sikt styra mot en fossilfri transportsektor.

*Mobility Sweden* anser dock att det är anmärkningsvärt att promemorian enbart behandlar bonusdelen av bonus-malus-systemet, utan att beröra malusdelen. De menar att dessa bör behandlas som en enhet, även om de omfattas av olika lagstiftning. *Volvo Cars* understryker att de sedan länge förordat en ordning där bonus-malus-systemet behandlas som det integrerade system det är, i vilket malusen finansierar den bonus som är kopplad till köptillfället. Även *Motorbranschens Riksförbund* nämner att malusen inte justeras i förslaget, och menar att det leder till ökat skatteuttag totalt i en redan överskattad bilism.

*Transportföretagen* understryker också problematiken i att förändringar i bonus och malus inte remitteras vid samma tillfälle. De menar att systemet hänger ihop och nuvarande ordning skapar en osäkerhet och ryckighet.

*Konjunkturinstitutet* anser att givet att bonus-malus-systemet ska vara kvar, är förslagen ett steg i rätt riktning, så till vida att det i viss mån utjämnar systemets värdering av ett specifikt koldioxidutsläpp. *Konjunkturinstitutet* påpekar dock att värderingen i dagsläget är betydligt högre för bonusbilar än för malusbilar, varför systemet inte styr kostnadseffektivt mot lägre specifika utsläpp. De menar att en utjämning av skillnaden skulle ge en mindre ineffektiv prissättning.

*Motorbranschens Riksförbund* är mycket skeptiska till de förändringar som föreslås och sättet de ska genomföras på. Detta nämns även av bland annat *Transportföretagen*, *Svebio*, *Småföretagarnas Riksförbund*, *Drivkraft Sverige*, *Husvagnsbranschens Riksförbund*, *Företagarna* och *Taxi Stockholm*.

*Motorbranschens Riksförbund* och *Drivkraft Sverige* menar att förslagen riskerar att göra omställningen av fordonsflottan långsammare. *Transportföretagen*



uppmanar till ett genomgripande reformarbete av bonus-malus-systemet i stället för fortsatt justeringar, och menar att i väntan på ett nytt incitamentssystem, som exempelvis tar hänsyn till transportnytta, bör det nuvarande bonus-malus-systemet tillfälligt bibehållas.

*Vätgas Sverige* anser att de föreslagna ändringarna saknar hänsyn till några väsentliga perspektiv, vilket riskerar att leda till en oönskad effekt av inadekvat eller helt uteblivet stöd till fortsatt etablering av marknaden för elektriska bränslecellsfordon, som ännu befinner sig i sin linda.

*Gröna Mobilister* nämner att det för närvarande finns en stor kraft i skiftet från fossila bränslen till elektrifiering av fordonsflottan. De ser dock en risk att bristen på publika laddplatser kommer att ställa till så stora problem att kraften i skiftet avstannar. *Gröna Mobilister* anser att resurser från statskassan behöver allokeras om från bonussystemet till att erbjuda stöd för utbyggnad av laddinfrastrukturen. Som åtgärd för detta föreslår *Gröna Mobilister* exempelvis att endast laddhybrider som är godkända för ytterligare ett förnybart drivmedel utöver el bör få klimatbonus från den 1 januari 2023. Detta nämns även av *Svebio*, som menar att krav måste ställas på att laddhybrider ska använda biodrivmedel i stället för fossil bensin eller diesel.

*Företagarna* menar att det vore olyckligt att gå fram så snabbt med en utfasning av bonus för laddhybrider, då många som är beroende av bil har laddhybrid som det mest gångbara alternativet på grund av långa avstånd och bristande laddinfrastruktur.

*Stockholms stad* anser att det är klokt att sänka bonusen för laddhybrider, särskilt ur ett Stockholms-perspektiv.

*Svebio* anser att krav måste ställas på att batterier i elbilar är tillverkade med förnybar energi, eftersom stora utsläpp annars tidigareläggs i förhållande till bilar som drivs med fossilt bränsle.

#### **Förslag om pristak på 700 000 kronor**

En majoritet av remissinstanserna nämner specifikt förslaget om att införa ett pristak på 700 000 kronor, och flera av dem, bland annat *Upphandlingsmyndigheten* och *Transportföretagen*, ställer sig tveksamma till förslaget.

*Mobility Sweden* anser att det föreslagna bonustaket för personbilar ska höjas till 800 000 kronor. De menar att detta speglar de prishöjningar vi hittills sett och som kommer att ske framöver till följd av bland annat komponentbrist, invasionen av Ukraina, högre råvaru- och transportkostnader och försvagning av den svenska valutan. Detta anser även bland annat *Volvo Cars*, *Kia Sweden* och *Finansbolagen*.

*Volvo Cars* nämner att givet marknadsutvecklingen så riskerar en så pass lågt satt gräns påtagligt smalna av utbudet för vilka modeller som konsumenterna ska kunna välja bland för att kunna nyttja premien. Detta nämns även av bland annat *Drivkraft Sverige*, *Företagarna* och *Anders Arnell*. *Volvo Cars* menar att ett något högre satt tak för nypriset skulle medföra att fler bilmodeller skulle bli föremål för klimatbonusen.

*Regelrådet* anser att det är svårt att se hur gränsen på 700 000 kronor inte skulle kunna påverka konkurrensförhållandena på den marknad den innefattar. De menar att det inte är orimligt att tänka att vissa miljöbilsproducenter, i större utsträckning än andra, tillverkar bilar över denna prisklass.

*Transportföretagen* bedömer att ett tak för bonus kraftigt skulle minska omställningstakten i segmentet lätta lastbilar och försvåra för omställningen av fordonsflottan i olika delbranscher inom näringslivet. Detta nämns även av *Taxi Stockholm*.

*Konjunkturinstitutet* menar att ett pristak på 700 000 kronor inte eliminerar det grundläggande problemet med att bonus-malus-systemet ska vara självfinansierat, det vill säga att malusen från nybilsförsäljningen av bensin- och dieselbilar ska finansiera bonusen till klimatbonusbilar.

*Energimyndigheten* anser att de föreslagna nivåerna för klimatbonusar i huvudsak bedöms rimliga för personbilar, och att beloppsgränsen på 700 000 kronor är viktig för att behålla legitimiteten och styreffekten av bonus-malus. De menar att hushåll som har råd att betala de summorna för en ny bil sannolikt inte är allt för priskänsliga. Även *Naturvårdsverket* nämner detta, och menar att köpare av bilar över den prisnivån sannolikt har ett mindre behov av statligt stöd för övergång till elbil. *Naturvårdsverket* anser därför att en något lägre gräns skulle kunna övervägas avseende personbilar, förslagsvis 600 000 kronor.

*Gröna Mobilister* anser att ett system med avtagande bonus vid ett inköpspris över 500 000 kronor bör införas, istället för förslaget att klimatbonusbilar med ett inköpspris över 700 000 kronor inte ska erhålla bonus. Detta anser även *BioDriv Öst*.

*BioDriv Öst* anser att de medel som frigörs genom det införda takbeloppet, den avtagande bonusen mellan 500 000 och 700 000 kronor och den lägre bonusen till laddhybrider bör gå till etablering av laddinfrastruktur.

*Vätgas Sverige* nämner att nybilpriser för bränslecellsbilar i Sverige ligger på över 700 000 kronor. De menar att förslaget därför inte är lämpligt för elektriska bränslecellsbilar, och att införandet av ett pristak i förhållande till dessa fordon ytterligare kommer höja konsumenternas acceptanströskel i deras köpbeslut, med ett fallande intresse och minskad försäljning som följd.

*Vätgas Sverige* föreslår att bränslecellsbilar undantas från kravet på högsta pris på 700 000 kronor och att inget pristak tillämpas på dessa bilar.

*Husvagnsbranschens Riksförbund* påpekar att det i dagsläget inte finns några husbilar som skulle kunna omfattas av klimatbonusen eftersom gränsen vid 700 000 kronor i nypris diskvalificerar möjliga alternativ.

### **Lätta lastbilar**

Flera remissinstanser anser att lätta lastbilar bör undantas från förslaget om pristak på 700 000 kronor. Detta nämns bland annat av *Sveriges Åkeriföretag*, *Transportföretagen*, *Energimyndigheten*, *Trafikanalys*, *Tjänstebilsfakta*, *Mobility Sweden*, *2030-sekretariatet* och *Naturvårdsverket*.

*Mobility Sweden* anser att det föreslagna taket inte bör införas för lätta lastbilar då detta är ett yrkesredskap, och ett tiotal större eldrivna lätta lastbilsmodeller har ett inköpspris på över 700 000 kronor.

Även *Regelrådet* bedömer att pristaket får en större påverkan för lätta lastbilar och för användarna av dessa fordon i och med att utbudet i detta segment är mindre än för personbilar. *Upphandlingsmyndigheten* nämner också detta och menar att det inte verkar finnas några modeller av lätta lastbilar som både möter utsläppskraven för att erhålla klimatbonus vid nyinköp och som kostar max 700 000 kronor.

Även *Transportstyrelsen* nämner att priserna för lätta lastbilar som kvalificerar sig för bonus generellt sett har en högre prisnivå jämfört med motsvarande personbilar.

*Transportstyrelsen* anser att det är lämpligt att se över om lätta lastbilar ska ingå i de föreslagna skärpningarna och om pristaket bör höjas för dessa fordon. Även *Maskinentreprenörerna*, *Tjänstebilsfakta*, *Mobility Sweden* och *Stockholms stad* föreslår en höjning av pristaket för lätta lastbilar. *Tjänstebilsfakta* föreslår en höjning till 900 000 kronor. *Mobility Sweden* föreslår att bonusen ska trappas ned långsammare för dessa fordon då elektrifieringen kommer senare där. Detta nämns även av *Transportföretagen*, *Företagarna* och *Energimyndigheten*. *Tjänstebilsfakta* anser att malusdelen bör vara 50% lägre för lätta lastbilar än för personbilar till dess att ett nytt bonussystem utformats.

*Transportföretagen* anser att det krävs ett eget system för lätta lastbilar inom ett framtida reformerat bonus-malus-system. De anser att det föreslagna pristaket utgör ytterligare ett hinder för introduktion av lätta lastbilar med helelektrisk drivlina.

*Sveriges Åkeriföretag* anser att bonus-malus-systemet bör justeras för att beakta transportnyttan av de fordon som berörs, och därmed bör kraven särskiljas för personbilar och lätta lastbilar. De menar att bonusbilar i yrkesmässig trafik generellt ger fler kilometer med låga utsläpp än privata personbilar, vilket ökar nyttan av bonusen. Därför anser även *Sveriges Åkeriföretag* att bonusbeloppen för lätta lastbilar inte bör sänkas, utan snarare höjas för att ytterligare stimulera övergången till lätta lastbilar med låga koldioxidutsläpp. De menar att systemet bör ta hänsyn till fordonets transportnytta i förhållande till dess utsläpp.

*Transportstyrelsen* menar att det kan finnas behov av ekonomiskt stöd för omställning under en längre period för att stimulera elektrifiering av lätta lastbilar.

*Energimyndigheten* menar att beloppsgränsen får negativa konsekvenser för lätta lastbilar och analysen av hur dessa påverkas är bristfällig i förslaget. *Energimyndigheten* föreslår att stödnivåerna för lätta lastbilar ska ligga kvar på samma nivå som under 2022 och 2023 då elektrifieringen av dessa inte tagit fart på samma sätt som för personbilar. Även *Trafikanalys* föreslår att bonusnivåerna bör behållas på samma nivå.

*Trafikverket* instämmer i konsekvensbeskrivningens slutsats om att det föreslagna pristaket riskerar att färre miljöfordon inom segmentet lätta lastbilar kommer ut på marknaden. *Trafikverket* uppmärksammar särskilt att detta kan bli ett problem för de större lätta lastbilarna med behov av längre räckvidd.

*Stockholms stad* anser att bonusen för elbilar bör ligga kvar på dagens nivå till år 2025 och därefter fasas ut på cirka två års tid. Detta särskilt med tanke på att lätta ellastbilar ännu inte har någon större marknadsandel i nybilsförsäljningen och behöver premieras.

### **Leveranstider**

*Stockholms stad* nämner att leveranstiderna för personbilar och lätta lastbilar på el och biogas är upp emot ett år långa. De menar att då förslaget innebär att det nya regelverket ska träda i kraft vid halvårsskiftet 2022 så finns det en problematik i att många av de som beställt elbilar och biogasbilar redan under förra året, när gällande regler fortfarande var aktuella, kommer att få sina bilar efter det att regelverket har ändrats. De får då en lägre bonus än vad fordonsköparen räknade med vid beställningen. Därför föreslår *Stockholm stad* att det vore bättre att genomföra ändringen först efter årsskiftet.

Problemet med införandet av förändringarna och de långa leveranstiderna nämns också av *Kia Sweden*, *Företagarna* och *Lars Lindevall*.

### **Specifikt om styrmedel**

*Mobility Sweden* och *Volvo Cars* anser att styrmedel för minskad klimatpåverkan måste vara teknikneutrala, långsiktiga, förutsägbara och i harmoni med gällande regelverk i EU, och dessutom samverka med övriga styrmedel. Även *Företagarna*, *Kia Sweden* och *Tjänstebilsfakta* nämner detta och menar att det är viktigt med långsiktiga och effektiva styrmedel, inte minst vad gäller företagens transporter, för en lyckad omställning till ett fossilfritt samhälle och för att Sverige ska nå våra klimatmål. *Motorbranschens Riksförbund* anser också att det krävs långsiktighet och stabila regelverk för att omställningen av fordonsflottan ska fungera. De menar att det skapar bra villkor både för tillverkare, återförsäljare och kunder att planera introduktionen av ny teknik på bästa möjliga sätt. De understryker att osäkerheten vid snabba förändringar är ett problem i sig. *Motorbranschens Riksförbund* vill betona vikten av långsiktighet då alla tjänar på att lagar och

regelverk håller över tid. *Volvo Cars* påpekar även det olyckliga i att regeringen under innevarande mandatperiod har förändrat fyra olika typer av styrmedel som berör personbilsmarknaden, utan att presentera en sammanhållande konsekvensanalys.

*Mobility Sweden* saknar också en konsekvensanalys för de olika styrmedlen. *Mobility Sweden* ser att många av de föreslagna förändringarna gällande bonus tyvärr är kortsiktiga och riskerar att bromsa den utveckling som sker just nu gällande minskad klimatpåverkan från lätta fordon. De menar att om vi ska nå Sveriges mål om 70% minskning av klimatpåverkan från transportsektorn till 2030 så krävs det att alla styrmedel samverkar effektivt.

*Transportföretagen* noterar att bonus-malus-systemet inte ställs i relation till övriga styrmedel för vägtransporter. De menar att Sverige exempelvis redan har en kraftfullt styrande koldioxidskatt och energiskatt på drivmedel som årligen uppräknas med KPI och BNP-schablon, samt en mycket ambitiös och utmanade reduktionsplikt.

*Drivkraft Sverige* anser att bonus-malus på lång sikt inte är ett kostnadseffektivt styrmedel för att sänka klimatutsläppen och nå klimatmålen, och menar att de föreslagna förändringarna riskerar att ytterligare minska bonus-malus-systemets effektivitet som styrmedel.

*Transportföretagen* anser att det är oklart hur länge bonus-malus är tänkt att vara verksamt. De ifrågasätter om systemet ska finnas under en övergångsperiod, för att främja introduktion av ny teknik, eller om det ska vara permanent. *Transportföretagen* anser att dagens ”tillsvidare-konstruktion”, med snabba och ryckiga justeringar, skapar osäkerhet och undergräver det uttalade miljömässiga syftet.

*VTI* anser att det krävs en skärpning av befintliga styrmedel eller att nya styrmedel införs för att det ska vara möjligt att nå målet med en utsläppsminskning på 70% från 2010 till 2030. De anser att det är tveksamt om bonus-malus-systemet är ett effektivt sätt att styra mot transportsektorns klimatmål, och att det är angeläget att analysera systemet i ett bredare perspektiv. *VTI* menar att man bland annat bör utvärdera och bedöma systemet utifrån EU:s olika klimatstyrande förslag inom ramen för ”Fit for 55”.

*Tjänstebilsfakta* anser att de föreslagna styrmedelsförändringarna bör ske vid ett och samma datum, och då tidigast den 1 januari 2023. Vidare föreslår *Tjänstebilsfakta* att bonus-malus-systemet förändras så att endast el- och vätagasbilar erhåller bonus, då laddhybrider redan minskar i försäljningsvolym och kommer att vara mindre aktiva med en minskning av bonusnivån som föreslås.

*Naturvårdsverket* anser att det bör utredas om styrmedel för energieffektivitet för elbilar bör inkluderas i förordningen för klimatbonusbilar. De menar att energieffektiviteten hos elbilsmodeller av samma storlek varierar i hög grad, och att det därför kan behövas styrmedel som driver på mot förbättrad energieffektivitet. *Naturvårdsverket* understryker vikten av fortsatta utvärderingar för att säkerställa att styrmedlet ger avsedd effekt och föreslår att en utvärdering genomförs redan 2022.

*Energimyndigheten* anser att det bör tas med i framtida utredningar om hur styrmedlet bör förändras, och att den avgörande frågan då blir om det finns ett behov av att stödja laddhybrider från 2025 och framåt eller inte.

#### **Avsaknad av konsekvensanalyser**

*Sveriges Åkeriföretag* saknar en djupare konsekvensanalys för hur förslaget mer i detalj kan antas påverka förutsättningarna för omställningen av lätta lastbilar, samt vad som skulle kunna göras för att inom bonus-malus-systemet ta hänsyn till de specifika krav som ställs på ett arbetsfordon utifrån egenskaper som räckvidd, flexibilitet och maximal lastvikt och volym.

*Transportföretagen* anser att det saknas en konsekvensanalys av hur ett pristak kan komma att påverka olika näringslivsbranscher.

*Taxi Stockholm* saknar en konsekvensbeskrivning av påverkan på nyttotrafiken, där de kollektiva färdsetten inräknas och den möjliga omställning som snabbt skulle kunna göras där.

*Trafikanalys* saknar en analys av bonus- och malusdelen samlat för att se till helheten i systemet.

*Trafikverket* saknar en konsekvensanalys som även inkluderar malusdelen av bonus-malus-systemet. De menar att malusdelen är en viktig del av styrmedlets helhet.

*Drivkraft Sverige* saknar en övergripande konsekvensanalys av förslaget effekter i synnerhet avseende svensk konkurrenskraft, hushållens ekonomi och på omställningen mot fossilfria transporter. *Drivkraft Sverige* anser inte att förslaget kan ligga till grund för lagändringar.

*Energigas Sverige* anser att det är en brist att det inte framgår i promemorian vilka kommande förändringar i EU:s Gruppundantagsförordning som potentiellt skulle kunna ändra den tidigare bedömningen att klimatbonusen inte är ett statsstöd. *Energigas Sverige* önskar mer transparens.

*Regelrådet* finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. *Regelrådet* nämner att de inte kunnat utläsa att det finns någon redovisning av alternativa lösningar eller effekter av nollalternativet för föreslagen reglering. På grund av den uteblivna redovisningen finner *Regelrådet* delaspekterna bristfälliga. *Regelrådet* anser också att konsekvensutredningen inte heller ger en tillräckligt tydlig bild av vilka konsekvenser förslaget medför för de företag som berörs av regleringen.

#### **Osäkerhet i täta förändringar**

*2030-sekretariatet* menar att det är oacceptabelt med tre förändringar inom sju månader. Då malusförändringen redan är behandlad anser dem att bonusens första förändring bör skjutas på till 1 januari 2023, och dess andra steg till 1 januari 2024. *2030-sekretariatet* föreslår att tidsmässigt förutbestämda kontrollstationer bör bestämmas, så att marknaden vet när förändringar av systemet kan vara att vänta.

*2030-sekretariatet* uppmanar nuvarande och kommande regeringar att ransonera förändringar av bonus-malus-systemet till en gång per år, och att det sker i samband med kontrollstationer där såväl marknadsutvecklingen jämfört med 2030-målet som det ekonomiska utfallet för statskassan bedöms.

*Småföretagarnas Riksförbund* ser att återkommande förändringar i beskattningen av fordon leder till en oacceptabel osäkerhet för köparna, inte minst i nuvarande politiskt, militärt och ekonomiskt oroliga läge. De menar att regeringen i det här läget bör lägga ökad tonvikt på andra åtgärder av betydligt större dignitet för landets infrastruktur än att ägna sig åt att skapa administrativa förändringar i bonus-malus-systemet.



*Transportstyrelsen* bedömer att det kan leda till otydligheter när förutsättningarna för klimatbonusen förändras i steg med endast ett halvårs mellanrum. *Transportstyrelsen* understryker vikten av att ge långsiktighet och stabila förutsättningar för att underlätta för både bransch och konsumenter.

### **Övriga synpunkter**

*Mobility Sweden* anser att bonusen bör trappas ned successivt utan att bromsa utvecklingen av laddbara personbilar och istället avvecklas på längre sikt. De föreslår att man redan nu lägger fast hur nedtrappningen av bonusen för elbilar och laddhybrider ska gå till och när den ska vara utfasad. Även *Motorbranschens Riksförbund* nämner att avtrappningen går för snabbt. De menar att förutsägbarheten och långsiktigheten blir lidande när systemet förändras med så korta intervaller.

*Mobility Sweden*, *Tjänstebilsfakta* och *Finansbolagen* tillstyrker särskilt förslaget om att ta bort 35%-regeln för juridisk person.

*Upphandlingsmyndigheten* välkomnar förslaget att även andra juridiska personer än företag kan få klimatbonus och att gasbilar fortsatt kan kvalificera sig för klimatbonus.

*Volvo Cars* saknar en tydlig definition i promemorian av vad som avses med ”nypris”. De menar att det för konsumenternas del vore önskvärt om en tydligare inriktning angavs i förordningen, exempelvis i vilken grad ”nypris” ger utrymme för någon slags extrautrustning till bilen, såsom säkerhetsteknik, dragkrok eller annan däckstorlek.

*Motorbranschens Riksförbund* nämner att det osäkra omvärldsläget gör att det fortfarande är brist på komponenter och därmed även nya bilar. De menar att begagnatmarknaden då kommer bli ännu viktigare, och att förslagen till förändrad bonus riskerar att minska inflödet av fordon på begagnatmarknaden.

*Regelrådet* bedömer att det inte framgår tillräckligt tydligt om den angivna minskade kostnaden för staten avser de föreslagna ändringarna för 2022 och 2023 eller om angivelsen endast åsyftar 2022. De menar också att det inte finns någon beräkning av vilka kostnader eller vilken tidsåtgång förslaget förväntas medföra. *Regelrådet* bedömer därför att beskrivningen av förslagets verksamhetspåverkan brister, även om de anser att redovisningen innehåller en del information av värde.

*Upphandlingsmyndigheten* ställer sig tveksam till att förslaget om att införa pristak, skärpa utsläppskraven för att erhålla klimatbonus och samtidigt sänka bonusbeloppen inom föreslagen tidsperiod kommer att innebära förväntad miljöstyrning, eftersom flera modeller av vätgasdrivna bränslecellsfordon, lätta lastbilar och lätta bussar inte omfattas av klimatbonusen. De menar även att en eventuell bristande miljöstyrning också skulle kunna påverka miljöeffekterna.

*Transportstyrelsen* anser att en bortre gräns om sex månader för inlämnande av skriftlig redogörelse bör införas av gasbilar.

*Transportstyrelsen* anser att en genomförandetid på 2–3 månader inte är en tillräcklig tid för att genomföra nödvändig systemutveckling och föreskriftsarbete i enlighet med förslagen. *Transportstyrelsen* kan därför inte tillgodose alla de ändringar som föreslås ska träda i kraft 1 juli 2022.

*Transportstyrelsen* har inga invändningar mot att gränsvärdet i ett första steg sänks från 60g/km till 50g/km, men vill framhålla att de fordon som idag uppfyller nuvarande krav för koldioxidutsläpp på 60g/km också i stor utsträckning även uppfyller kraven på 50g/km. *Naturvårdsverket* anser att förslaget är bra.

*Vätgas Sverige* anser att den föreslagna minskningen av klimatbonusbeloppet ner till 50 000 kronor för bränslecellsfordon redan den 1 januari 2023 skulle ha kontraproduktiv effekt på marknadsutvecklingen. *Vätgas Sverige* föreslår därför att klimatbonus på 70 000 kronor bibehålls för elektriska bränslecellsfordon även efter den 1 januari 2023. Även *Kia Sweden* anser att dagens bonusnivå bör bibehållas.

*2030-sekretariatet* anser att malus-beskattningen bör förlängas till fem år, för att också påverka andrahandsvärdet vid första försäljningen. De menar att detta kommer att innebära en kraftfull intäktsförstärkning för statskassan.

*Skatteverket* nämner citatet ”De allmänna råden har av Transportstyrelsen använts för att bedöma merkostnaden mellan en miljöbil och närmast jämförbara konventionella bil för att säkerställa att 35-procentsregeln i 16§ uppfylls”, från sidan 12 i promemorian. *Skatteverket* framhåller att för det fall som bestämmelsen inte kan tas bort avråder verket starkt från att fortsätta att ta fram jämförbara bil på annat sätt och i stället överväga en annan bestämmelse eller lösning. Detta eftersom nedsättningen av nybilspriset för

flertalet miljöanpassade bilmodeller redan idag bygger på ett fiktivt värde som medför en omfattande och kostsam administrativ hantering för både Skatteverket och generalagenterna för bilarna. *Skatteverket* menar att bestämmelsen om jämförbar bil till följd av utvecklingen dessutom har blivit rättsosäker.

*Svebio* anser att bonus-malus är ett dyrt och ineffektivt system som bör avskaffas då de menar att det inte styrs mot klimatnytta. *Svebio* nämner att om systemet behålls så måste alla bilar som ger stor klimatnytta gynnas inom systemet. De anser att dagens system missgynnar fordon som drivs med biodrivmedel oberoende av klimatnytta.

*Riksförbundet M Sverige* är osäkra på om det här är rätt väg att gå. De menar att den föreslagna ändringen saknar logiskt anknytning till vad som är ändamålet med fordonstypens dubbla kraftkällor. *Riksförbundet M Sverige* anser att bonusen bör vara kvar på dagens nivå.

*Energigas Sverige* anser att bonusnivån för gasbilar bör höjas till 30 000 kronor, då de menar att det är hög tid att kompensera biogasbranschen för de ekonomiska förluster som regeringens skattesänkningar på bensin och diesel orsakar biogasbranschen. *Energigas Sverige* anser att konkurrensen mellan gasbilar och laddhybrider snedvrids, till laddhybridernas fördel, eftersom köpare av laddhybrider får en ekonomisk fördel av skattesänkningen på bensin. De menar att gasbilarnas bensintankar är så pass små att motsvarande effekt inte blir aktuell för dem.

*Stockholms stad* anser att biogasbilar bör få en bonus under samma tid som elbilarna får bonus, det vill säga till år 2025.

*Konjunkturinstitutet* menar att eftersom förslaget delvis syftar till att begränsa kostnadsökningarna och att utsläppsfria bilar får en högre bonus relativt laddhybrider är förslagets effekter på den sammantagna kostnadsbilden inte uppenbar.

*Kommerskollegium* gör bedömningen att ändringarna i förordningen innehåller anmälningspliktiga tekniska föreskrifter i form av utsläppsgränser för klimatbonusbilar. *Kommerskollegium* föreslår att Miljödepartementet uppdrar åt kollegiet att anmäla förslaget till kommissionen.

*Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning* förutsätter att regeringen har beaktat konsekvenserna för personer med funktionsnedsättning, samt säkerställt att ändringar av ett fordon som syftar till att möjliggöra färd och/eller nyttjande av ett fordon för personer för funktionsnedsättning inte påverkar möjligheterna till att ta del av klimatbonusen. *Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning* föreslår att regeringen tillkännager att en eventuell anpassning av ett fordon som syftar till detta berättigar till undantag enligt 20§. *Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning* anser att en uttrycklig försäkran om att klimatbonussystemet aldrig får verka diskriminerande gentemot en individ med någon form av funktionsnedsättning är behövlig.

*Husvagnsbranschens Riksförbund* anser att de föreslagna ändringarna fortsätter att orättvist beskatta husbilar, personbilar klass II. De menar att orättvisan ligger i att det inte tas någon som helst form av hänsyn till husbilens särart som fordon och hur det brukas. *Husvagnsbranschens Riksförbund* ifrågasätter om det ens är lagligt att begränsa en marknad på motsvarande vis som nu sker genom den framlagda nyprisgränsen. De menar att det inte är rättvist att en liten husbil som rullar några hundra mil per år har ett högre skatteuttag än en stor timmerbil med fleraxlat släp som rullar tiotusentals mil per år. *Husvagnsbranschens Riksförbund* anser att det stora problemet är att orättvisan är känd, men att ingen tycks vilja göra något åt den.

*Astma- och Allergiförbundet* anser att systemet och de justeringar som föreslås i remissen är något som genomgående bidrar till en bättre luftkvalitet. De menar att detta är särskilt viktigt för känsliga grupper med exempelvis kroniska sjukdomar som astma och annan överkänslighet.

## Bilaga – Förteckning av remissinstanser

### **Centrala myndigheter**

#### **Svar:**

Energimyndigheten

Kommerskollegium

Konjunkturinstitutet

Konkurrensverket

Konsumentverket

Naturvårdsverket

Regelrådet

Skatteverket

Trafikanalys

Trafikverket

Transportstyrelsen

Upphandlingsmyndigheten

### **Lärosäten och forskningsinstitut**

#### **Svar:**

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

**Inget svar:**

Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan

**Kommuner, regioner och landsting**

**Svar:**

Sveriges Kommuner och Regioner

**Bransch- och näringslivsorganisationer**

**Svar:**

BIL Sweden (Mobility Sweden)

Branschföreningen Svensk Fordonsanpassning

Drivkraft Sverige

Energigas Sverige

Företagarna

Husvagnsbranschens Riksförbund

Landsorganisationen i Sverige (LO)

Maskinentreprenörerna

Motorbranschens Riksförbund

Riksförbundet M Sverige

Småföretagarnas Riksförbund

Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)

Sveriges Åkeriföretag

Transportföretagen

**Inget svar:**

SCR Svensk Camping

Svenskt Näringsliv

Tjänstemännens centralorganisation (TCO)

Transportarbetarförbundet

**Enskilda företag och statliga bolag**

**Svar:**

Tjänstebilsfakta Ynnor AB

Volvo Cars

**Intresseorganisationer, nätverk och samfund**

**Svar:**

2030-sekretariatet

Gröna Mobilister

Vätgas Sverige

**Inget svar:**

DHR

FUB

Funktionsrätt Sverige

Föreningen Elbil Sverige

Naturskyddsföreningen

**Svar utöver remiss**

Astma- och Allergiförbundet

BioDriv Öst

Finansbolagen

Kia Sweden AB

Privatperson Anders Arnell

Privatperson Lars Lindevall

Stockholm stad, Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Taxi Stockholm