

2022-04-08

Miljödepartementet  
Klimatenheten  
103 33 Stockholm

M2022/00498

## **Remissyttrande av promemorian ändringar i förordningen om klimatbonusbilar *M 2022/00498***

Volvo Car Group och Volvo Car Sverige, nedan kallat Volvo Cars, är tacksamma för möjligheten att erbjudas att komma in med remissvar till promemorian.

Vi har medverkat i branschorganisationen Mobility Swedens process med att ta fram ett remissvar, och ställer oss i allt väsentligt bakom de synpunkter som anförts där.

Utöver det önskar vi framhålla följande synpunkter på promemorians förslag:

- Vi ställer oss positiva till att Regeringen aviserat att det behöver göras ändringar i bonus–malussystemet. Det är uppenbart att styrmedlen måste anpassas för att bättre följa utvecklingen när det gäller efterfrågan på klimatbonusbilar, vidta åtgärder som begränsar kostnadsökningen för klimatbonusen och för att stärka miljöstyrningen.
- Systemet måste vara teknikneutralt, långsiktigt och i harmoni med gällande regelverk i EU och dessutom samverka med övriga styrmedel, för att bidra till Sveriges mål om 70% minskning av klimatpåverkan från transportsektorn. Volvo Cars vill i detta sammanhang påpeka det olyckliga i att regeringen under innevarande mandatperiod förändrat fyra olika typer av styrmedel som berör personbilsmarknaden, utan att presentera en sammanhållande konsekvensanalys.

- Vi har sedan tidigare förordat en ordning där Bonus-malussystemet behandlas som det integrerade system det är, i vilket malusen finansierar den bonus som är kopplad till köptillfället. Volvo Cars noterar att regeringskansliet inför introduktionen av systemet den 1 juli 2018 skickade ut förslaget ut som en remiss innehållande både bonus- och malusdelen – nu behandlas istället delarna separat, av olika departement och med olika tidsgränser för när de nya reglerna ska börja gälla.
- Promemorians föreslår en ny lydelse för paragraf 13 i förordningen enligt följande:  
*En bonus får ges för en bil vars nypris uppgår till högst 700 000 kronor.*

Volvo Cars förstår intentionerna med att sätta en övre gräns för när premie ska utgå. Men givet marknadsutvecklingen riskerar en så pass lågt satt gräns påtagligt smalna av utbudet för vilka modeller konsumenterna ska kunna välja bland för att kunna nyttja premien. Den globala pandemin gav kännbara konsekvenser inom alla industrisektorer vad avser materialförsörjning, störningar i transportsystemet och tillgång till kompetens. Ställt ovanpå det har Rysslands invasion av Ukraina medfört ytterligare kostnadshöjningar, främst i fråga om metaller, råvaror och energiförbrukning. Den gradvis stigande inflationen leder därtill till ytterligare prisökningar, och det är alldeles uppenbart att tillverkningen av bilar påverkas av detta.

Vår bedömning är att ett något högre satt tak för nypriset skulle medföra att fler bilmodeller skulle bli föremål för klimatbonusen. Mobility Swedens medlemmar har, av de skäl som anges ovan, kommit överens om att föreslå ett pristak på 800 000 kronor – något även Volvo Cars förordar.

- I promemorians paragraf 17, punkt 2, anges vilken tidpunkt som ska vara vägledande för när klimatbonusen ska betalas ut. Punkten föreslås vara:  
*tidigast sex månader efter den dag då bilen ställts på*

Problemet med att definiera denna tidpunkt som 'den dag då bilen ställts på', är att komponentbristen och de mindre förutsägbara transportflödena efter pandemin, gör det närmast omöjligt att garantera ett datum för leverans av en orderlagd bil. Väntetiderna varierar mycket mellan olika modeller, och kan dessutom skifta under tiden, vilket gör att en köpare av en klimatbonusbil helt enkelt inte vet ens på ett ungefär när den bil som

förvärvats kan ställas på. Det gör också att klimatbonusen kan variera såväl i belopp som i tid, beroende på när leverans slutligen har skett och en registrering kunnat göras fullständig. Volvo Cars förordar att bonusen istället utgår från den dag då en order på en bil undertecknats av en köpare, dvs att bonusen beräknas utifrån de förutsättningar som förelåg vid tiden när så sker. Vi föreslår istället att paragraf 17, punkt 2 lyder enligt följande: *tidigast sex månader efter den dag då order undertecknats för bilen*

- Vi saknar en tydlig definition i promemorian av vad som avses med 'nypris'. Enligt paragraf 26 föreslås Transportstyrelsen återkomma med föreskrifter om detta. Men för konsumenternas del vore det önskvärt om en tydligare inriktning angavs i förordningen, exempelvis i vilken grad 'nypris' ger utrymme för någon form av extrautrustning till bilen, såsom säkerhetsteknik, dragkrok eller annan däckstorlek.

Sammantaget anser vi att den uppdatering av regelverket som förslagen innebär, leder till en förbättrad transparens och en ökad styrning mot att gynna laddbara bilars inträde på marknaden. Vi hoppas därför att propositionen arbetas fram och kan beslutas om så att en ny modell träder i kraft den 1 juli 2022.

*Göteborg 8 april 2022*

*Fredrik Isakson*  
Head of Commercial Operations  
Volvo Car Sverige  
fredrik.isakson@volvocars.com

*Mattias Johansson*  
Head of Public Affairs  
Volvo Car Group  
[mattias.johansson.7@volvocars.com](mailto:mattias.johansson.7@volvocars.com)