

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

Er ref m2022/00498

Vår ref RE2022005

Stockholm den 13 april 2022

## **Remiss av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar**

Drivkraft Sverige har fått förslag på remiss och har följande att anföra.

### **Sammanfattning**

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns drivmedel för hållbara resor och transporter hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att EU ska nå netto-noll senast 2050.

Sverige behöver satsa på klimatstyrning där olika lösningar ges möjlighet att bidra till minskad klimatpåverkan för resor och transporter. Drivkraft Sverige har tidigare anfört att styrmedlet bonus-malus på lång sikt inte är ett kostnadseffektivt styrmedel för att sänka klimatutsläppen och nå klimatmålen. Detta styrks bland annat av Riksrevisionens granskning.

De föreslagna förändringarna riskerar att ytterligare minska bonus-malus systemets effektivitet som styrmedel. Drivkraft Sverige avstyrker därför de föreslagna ändringarna i förordningen om klimatbonusbilar.

## Övrigt att anföra

### *Skärpt regler kan leda till minskad omställningstakt*

En grundläggande tanke med bonus–malus-systemet är att ge incitament till konsumenter att välja bilar med låga koldioxidutsläpp. Regeringen föreslog så sent som i budgetpropositionen för 2020 att anslaget för klimatbonusbilar höjs. De nu föreslagna ändringarna kommer tvärt emot att skärpa förordningens tillämpningsområde och därmed minska antalet fordon som kommer att kunna erhålla bonus. Detta riskerar att minska omställningstakten till mer fossilfria fordon och transporter, i ett läge då omställningstakten behöver öka till följd av bland annat geopolitisk oro.

### *Pristak kontraproduktivt för förnyelsen av fordonsflottan*

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.

I förslaget noterar Miljödepartementet att ”*Införandet av pristaket på 700 000 kronor och det sänkta bonusbeloppet bedöms leda till en ökad efterfrågan från konsumenterna på billigare elbilar och laddhybrider. Av 2021 års utbud av elbilar och laddhybrider hade omkring 20 procent av personbilsmodellerna och omkring 11 procent av nyttofordonsmodellerna ett nybilspris som var högre än det föreslagna pristaket. Införandet av pristaket bedöms dock samlat inte få en större påverkan för tillverkarna av elbilar och laddhybrider. Biltillverkare som säljer fordon på den svenska marknaden erbjuder ett utbud av bilmodeller i olika prisklasser, vilket innebär att alla tillverkare bedöms ha någon modell som kan kvalificera sig för en bonus även om det införs ett pristak.*”

Drivkraft Sverige anser, till skillnad från miljödepartementet, att det är en signifikant del (”*20 procent av personbilsmodellerna och 11 procent av nyttofordonsmodellerna*”) av nybilsförsäljningen som har ett pris som är högre än det föreslagna pristaket. Den föreslagna förändringen riskerar sålunda att få en betydande effekt genom att nybilsförsäljningen minskar samtidigt som bilar som är fyra år eller äldre, och generellt har högre koldioxidutsläpp, blir mer attraktiva. Detta är kontraproduktivt när det gäller förnyelsen av fordonsflottan och riskerar leda till ökade istället för minskade koldioxidutsläpp från bilar. Drivkraft Sverige avstyrker därför införandet av ett pristak.

De styrmedel som används bör inte bara stimulera köp av nya bilar med låg miljö- och klimatpåverkan utan även brukandet av dessa fordon. Förutom styrmedel är utbyggnad av infrastruktur, både för laddning och för biodrivmedel centralt för att minska klimatpåverkan från vägtransporterna.

*Konsekvensanalys med hänsyn till de sammanlagda effekterna av styrmedel saknas*

De föreslagna förändringarna kombinerat med den generellt ökade fordonsbeskattningen till följd av bonus-malus systemet innebär en ökad kostnadsbelastning som, i synnerhet när det gäller fordon som används i näringsverksamhet, försämrar svensk konkurrenskraft. Hänsyn behöver sålunda tas till den sammanlagda effekten av andra styrmedel när förändringar föreslås i bonus-malus systemet. Drivkraft Sverige saknar en övergripande konsekvensanalys av förslaget effekter i synnerhet avseende svensk konkurrenskraft, hushållens ekonomi och på omställningen mot fossilfria transporter. Förslaget kan således inte ligga till grund för lagändringar.

*Långsiktiga och stabila förutsättningar en grund för omställning*

De styrmedel som syftar till att främja omställningen mot minskad klimatpåverkan från resor och transporter måste vara stabila och långsiktiga inte minst för att producenter såväl som konsumenter ska kunna fatta nödvändiga beslut om investeringar.

Jessica Allenius  
VD

Daniel Wiberg  
Chefsekonom