



Remissvar  
2022-04-08

Dnr 2022–116

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## Remiss av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar

M2022/00498

Konjunkturinstitutet (KI) har givits möjlighet att lämna synpunkter på promemorian ”Remiss av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar”. Ändringarna gäller enbart bonusen i det svenska bonus-malus-systemet och anges vara nödvändiga för att begränsa kostnadsökningen för bonusen och för att stärka systemets miljöstyrning.

### **SAMMANFATTNING**

De invändningar mot bonus-malus-systemet som KI tidigare framfört kvarstår i sak.<sup>1</sup> Ska systemet emellertid vara kvar ser KI positivt på de förändringar som föreslås, i den mån de ökar incitamenten för att köpa utsläppsfria bilar och i det avseendet kan stärka miljöstyrningen. KI menar dock att eftersom förslaget även syftar till att begränsa kostnadsökningarna och att utsläppsfria bilar får en högre bonus relativt laddhybrider är förslagets effekter på den sammantagna kostnadsbilden inte uppenbar.

### **SÄNKNING AV BONUS - EN MER ENHETLIG PRISSÄTTNING**

I promemorian föreslås från och med den 1 juli 2022 en sänkt gräns för det specifika koldioxidutsläpp en klimatbonusbil får ha samt lägre bonusbelopp för bilar som släpper ut mer än 0 g/km. Dessutom sänks bonusen till bilar med nollutsläpp den 1 januari 2023.

Givet att bonus-malus-systemet ska vara kvar är dessa förslag ett steg i rätt riktning, så till vida att det i viss mån utjämnar systemets värdering av ett specifikt koldioxidutsläpp. I dagsläget är värderingen betydligt högre för bonusbilar än för malusbilar, varför systemet inte styr kostnadseffektivt mot lägre specifika utsläpp. Att utjämna skillnaden ger en mindre ineffektiv prissättning. Som KI påpekat många gånger förr träffar dock systemet inköpet av bilen och inte själva användandet, varför systemet inte nödvändigtvis bidrar till lägre totala utsläpp från vägtrafiken. Dessutom, vilket framförs i promemorian, förväntas den tekniska utvecklingen bidra till en ökad försäljning av bonusbilar. En utveckling som primärt följer av EU:s höga utsläppskrav på fordonstillverkare, och inte bonus-malus-systemet.

### **NYBILSPRISET PÅ EN KLIMATBONUSBIL – MAX 700 000 KRONOR**

Bonusen föreslås begränsas till bilar vars nybilspris uppgår till högst 700 000 kronor. Tillsammans med en generellt sänkt bonus bedöms detta leda till att statens kostnader för klimatbonusen minskar med ca en miljard kronor per år.

---

<sup>1</sup> Se exempelvis remissvar till ”Skärpt styrning i bonus-malus-systemet”, Dnr 2021-334.

KI 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 nybilsförsäljning av bensin- och dieslbilar ska finansiera bonusen till klimatbonusbilar. Om pristaket leder till att en köpare väljer en elbil med ett pris som ligger under taket i stället för en bil vars pris ligger över taket har inget förändrats. Statens kostnad för bonusen är densamma, i dagsläget 70 000 kronor. I promemorian görs dessutom bedömningen att de föreslagna ändringarna leder till ökad efterfrågan på, och på sikt ökat utbud av, elbilar och laddhybrider i de lägre prisklasserna. Sammantaget anser därför KI att systemet, trots förslagen, fortsatt riskerar att inte vara självfinansierat. Som påpekats i tidigare kräver självfinansiering betydande höjningar av malusen, alternativt ökad försäljning av malus-bilar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Anna Dahlqvist. I den slutliga handläggningen av remissvaret har också Pelle Marklund deltagit.

Urban Hansson Brusewitz  
Generaldirektör