

Yttrande angående Remiss av ändringen av förordningen om klimatbonusbilar

Sammanfattning

Energimyndigheten tillstyrker i huvudsak förslaget.

Energimyndigheten strävar efter att på olika sätt underlätta för elektrifiering av transportarbetet i samhället. Energimyndigheten avstyrker dock att lätta lastbilar ska hanteras med samma beloppsgräns, 700 000 SEK, som personbilar. Vi föreslår att beloppsgränsen för dem i första hand tas bort och i andra hand att den höjs. Energimyndigheten föreslår också att stödnivåerna för lätta lastbilar ligger kvar på samma nivå som under 2022 och 2023 då elektrifieringen av lätta lastbilar inte tagit fart på samma sätt som för personbilar.

Energimyndigheten har dessutom följande synpunkter på förslaget:

- På sikt bör klimatbonusen även ta hänsyn till energieffektivitet. Hur det ska ske bör utredas kommande år för att sedan kunna införas vid framtida uppdateringar av klimatbonusen.
- Det försvårar analysen att förändringar i klimatbonusdelen i bonus-malus inte föreslås i samma sammanhang som malusdelen då dessa båda bör hänga ihop och analyseras tillsammans.
- Den ekonomiska styreffekten för de minsta beloppen på 5 000–10 000 SEK är sannolikt begränsad när det kommer till en så pass stor investering som dessa fordon utgör. Inför framtida revideringar bör regeringen fundera på hur låg den lägsta nivån kan vara för att fortfarande påverka köparen.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten tillstyrker i huvudsak förslaget. Bonus-malus måste skärpas för att behålla en effektiv styrning och gynna de minst klimatpåverkande fordonen. De föreslagna nivåerna för klimatbonusar bedöms i huvudsak som rimliga för personbilar. Beloppsgränsen på 700 000 SEK för personbilar är viktig för att behålla legitimiteten och styreffekten av bonus-malus. Hushåll som har råd att betala de summorna för en ny bil är sannolikt inte alltför priskänsliga. Om det

finns begränsade medel så är det därför effektivast att dessa går till fordon med lägre inköpsvärde.

Energimyndigheten anser att det är viktigt att på sikt styra bonus-malus till att bättre gynna resurs- och energieffektivitet. Detta bör utredas inför kommande revideringar. Samma utredning bör också titta mer i detalj på hur låga belopp det kan vara på bonusen för att den fortfarande ska fylla en styrande funktion. De nuvarande lägsta bonusarna motsvarar en procentuellt mycket liten del av inköpspriset där konsumenten sannolikt möts av andra ekonomiska incitament som i större utsträckning påverkar valet av fordon.

Beloppsgränsen på 700 000 SEK får tyvärr negativa konsekvenser för lätta lastbilar och analysen av hur dessa påverkas är bristfällig i underlaget. Energimyndigheten anser att lätta lastbilar ska undantas från beloppsgränsen. Jämfört med personbilar så är inte deras inköpspris på samma sätt kopplat till en redan köpstark grupp utan helt andra faktorer som lastkapacitet och det finns inget uppenbart skäl att styra efterfrågan till mindre elektrifierade lätta lastbilar. Dessutom finns det färre modeller att välja på för att få bonus jämfört med situationen för personbilar, särskilt om beloppsgränsen skulle införas. Ett alternativ skulle kunna vara att införa en separat, högre gräns för lätta lastbilar men det är svårt att veta exakt var den nivån ska ligga och motivet för den gränsen är också mer diffust jämfört med gränsen för personbilar som till stor del kan motiveras utifrån fördelningsmässiga aspekter. En personbil som kostar mer än 700 000 SEK ger inte så mycket mer praktisk prestanda vilket tydligt skiljer dem från lätta lastbilar. I sammanhanget bör det poängteras att lätta lastbilar inte heller kan få stöd genom Klimatpremien. Vi ser att de här fordonen ofta hamnar lite i kläm i styrmedelsmixen och det kan vara motiverat att utreda mer i detalj hur staten på bästa sätt kan gynna en omställning av den fordonsparken antingen inom bonus-malus eller på annat sätt. Därför tycker vi också att lätta lastbilar i nuläget ska ligga kvar på nuvarande stödnivåer under 2022 och 2023. Det är fordon som kör mycket och dessutom ofta i täta stadsmiljöer vilket gör det än viktigare att skynda på omställningen.

De så kallade WLTP-värdena (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure) för laddhybrider kan komma att förändras från omkring 2025 eftersom nya tester och krav håller på utformas. Förändringen skulle innebära att laddhybrider kommer att ha avsevärt högre utsläpp vilket skulle göra att de då hamnar över bonuströsklarna.¹ Det här bör också tas med i framtida utredningar om hur styrmedlet bör förändras. Den avgörande frågan då blir om det finns ett behov av att stödja laddhybrider från 2025 och framåt eller inte.

¹ EUROPEAN COMMISSION (2022) DRAFT SUMMARY REPORT OF THE 149TH MEETING OF THE WORKING GROUP ON "MOTOR VEHICLES, E01295.

Datum
2022-04-06

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andréén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit chefsjuristen Rikard Janson, avdelningschefen Lena Callermo samt handläggarna Olov Åslund och Peter Dädeby. Föredragande har varit handläggaren Peter Dädeby.

Robert Andréén

Peter Dädeby

Detta beslut är elektroniskt signerat i Energimyndighetens ärendehanteringssystem och saknar därför underskrift