

Miljödepartementet
m.klimatenheten@regeringskansliet.se

Yttrande om Miljödepartementets PM ” Remiss av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar” (M2022/00498).

Mobility Sweden har getts möjlighet att till Miljödepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda PM.

Mobility Sweden och våra medlemsföretag 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. Vi har dock delvis en annan syn på vilka åtgärder som behöver vidtas, hur de ska utformas och när de ska införas för att nå de svenska målen inom transportsektorn.

Styrmedel för minskad klimatpåverkan måste vara teknikneutrala, långsiktiga, förutsägbara och i harmoni med gällande regelverk i EU och dessutom samverka med övriga styrmedel. Just nu finns tre förslag till styrmedelsförändringar på bordet; skärpt malus, sänkt bonus och förändrad beräkningsgrund för nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Förändringarna hade ursprungligen helt olika införandetidpunkter och i vissa fall kort framförhållning vilket skapar osäkerhet hos kunderna och inom branschen och leder till en ryckig bilmarknad.

Att detta PM enbart behandlar bonusdelen av Bonus-malussystemet, utan att malusdelen berörs, är anmärkningsvärt. De bör behandlas som en enhet även om de omfattas av olika lagstiftning. Inför introduktionen av Bonus-malussystemet den 1 juli 2018 skickades förslaget ut som en remiss innehållande både bonus- och malusdelen.

Många av de föreslagna förändringarna gällande bonus är tyvärr kortsiktiga och riskerar att bromsa den fina utveckling vi ser just nu när det gäller att minska klimatpåverkan från lätta fordon. Dessutom saknar vi en gemensam konsekvensanalys för de olika styrmedlen. För att nå Sveriges mål om 70 procent minskning av klimatpåverkan från transportsektorn till 2030 krävs att alla styrmedel samverkar effektivt.

Kort om förslaget

Bonusförändringarna, se tabellen nedan, föreslogs ursprungligen att träda ikraft den 1 januari 2022 men föreslås nu träda i kraft den 1 juli 2022.

	2021	2022	2023
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	50 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000
Gräns för att erhålla bonus (CO ₂ -gram/km)	60 g	50 g	30 g
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid	45 000	20 000	10 000

- Förslaget innebär i korthet att bonusen och bonusgränserna sänks succesivt
- Dessutom införs ett tak för utbetalning av bonus. Ingen bonus betalas ut för bilar med ett inköpspris över 700 000 kr
- 35 %-regeln för bonusen till juridisk person, föreslås tas bort

Sammanfattning

Mobility Sweden har följande synpunkter på föreslagna förändringar av bonusen:

- Vi är positiva till att förändringarna av bonusförordningen skjuts upp från 1 januari 2022 till den 1 juli 2022.
- Vi tillstyrker förslaget att ta bort 35 %-regeln för juridisk person
- Bonusen bör trappas ned succesivt utan att bromsa den fina utvecklingen av laddbara personbilar och istället avvecklas på längre sikt
- Höj det föreslagna bonustaket för personbilar till 800 000 kr
- Inför högre bonus för lätta lastbilar
- Överväg möjligheten att fastställa bonusbeloppets storlek vid ordertecknandet

Mobility Swedens mer detaljerade synpunkter på de föreslagna förändringarna i klimatbonusförordningen

De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar sänktes 2021 till 76 gram/km från 94 gram/km 2020. Denna kraftiga sänkning beror på kraftigt ökad andel laddbara bilar, ca 54 procent t.o.m. mars i år, 28 procent elbilar och 26 procent laddhybrider. Stora delar av förklaringen till den stora sänkningen är effektiva styrmedel som bonus-malus, sänkt förmånsvärde för miljöanpassade bilar samt ett större utbud av laddbara bilar och pågående utbyggnad av laddinfrastruktur.

På lätta lastbilssidan ser utvecklingen helt annorlunda ut. Här sjunker inte koldioxidutsläppen lika snabbt framst beroende på att elektrifieringen går långsammare för lätta lastbilar. Utbudet av laddbara bilar är än så länge starkt begränsat och kraven på laddinfrastruktur räckvidd etc. är helt annorlunda än för personbilar. Räckvidden för elbilsmodellerna är lägre än för personbilar och pristillägget är högre. De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya lätta lastbilar sänktes 2021 till 145 gram/km från 153 gram/km 2020. Hittills i år, t.o.m. mars, ligger andelen laddbara lätta lastbilar på ca 11 %, nästan uteslutande elbilar. Bonus-malussystemet bör därför utformas på ett annat sätt för lätta lastbilar för att säkerställa omställningen.

Bonusförordningen föreslås trädas i kraft den 1 juli 2022

Vi är positiva till att förändringarna av bonusförordningen skjuts upp från 1 januari 2022 till den 1 juli 2022. Annars skulle de tre föreslagna förändringarna av styrmedel som introducerats vid tre olika tidpunkter, Detta hade ökat osäkerheten hos kunderna och inom hela branschen och lett till en ryckig marknad.

Vi förespråkar att olika förändringar av styrmedel sker samtidigt, vid ett och samma datum för att undvika ryckighet och osäkerhet. Förändringarna av malusen är planerade till den 1 juni 2022, och den ändrade nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar till den 1 juli 2022.

För kort framförhållning påverkar dessutom kunder som redan ingått avtal och som då får ändrade förutsättningar, till exempel ingen eller sänkt bonus, vilket är olyckligt. Särskilt när det råder långa leveranstider på grund av material- och komponentbrist.

Avskaffa 35%-regeln för juridisk person

Vi stödjer förslaget om att ta bort begränsningen av bonusen för juridisk person till 35% av skillnaden mellan bilens nypris och nypriset för jämförbar bil, då klimatbonusen ej längre anses som ett statsstöd och därmed skulle strida mot EUs statsstödsregler.

Trappa ned bonusen succesivt

När det gäller förslagen till sänkt bonus så måste en succesiv nedtrappning ske i takt med att andelen klimatbonusbilar ökar och priserna på elbilar går ner. Det viktigaste är att förutsättningarna för bonusen är långsiktiga och att man säkerställer att finansieringen av bonusen är stabil. Förslaget riskerar annars att kraftigt bromsa upp den fina utveckling vi sett när det gäller laddbara fordon och därmed försena omställningen.

I Tyskland, Europas största bilmärknad har man beslutat att behålla dagens bonusnivåer för laddbara bilar till 31 december 2025.

Vi föreslår att man redan nu lägger fast hur nedtrappningen av bonusen för elbilar och laddhybrider ska gå till och när den ska vara utfasad.

Utfasningen av bonusen för personbilar

Vi föreslår därför att bonusen för eldrivna personbilar bibehålls på dagens nivå till 31 december 2025 och sedan trappas ned succesivt. Bonus för laddhybrider kan fasa ut tiull 2025 men ej i den takt som föreslås. Gränsen för laddhybrider till 2023 (30 g/km) innebär i praktiken att endast ett fåtal laddhybrider premieras då det bara kommer att finnas ett fåtal fordon som klarar kravet. Utfasningen av laddhybrider bör ske omkring 2025 istället. Laddhybrider är inkörsporsten till elektrifiering för många kunder innan laddinfrastrukturen är tillräckligt utbyggd. Därför är det viktigt att behålla bonusen för laddhybrider ytterligare några år. På sikt kommer elbilar att ta över.

Mobility Swedens förslag till utfasning av bonusen för personbilar

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	50 000	30 000	10 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000	5 000	5 000	0	0	0
Gräns för att erhålla bonus (CO2- gram/km)	60 g	50 g	40 g	30 g	20 g	-	-	-
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid	45 000	45 000	30 000	20 000	10 000	0	0	0

Utfasningen av bonusen för lätta lastbilar

För lätta lastbilar föreslår vi att bonusen trappas ned långsammare då elektrifieringen kommer senare här. Laddhybrider på transportbilssidan kommer också senare på lätta lastbilssidan men kommer att få stor betydelse under en längre tid. Bonusen bör därför avvecklas ungefär samtidigt för elbilar och laddhybrider.

Mobility Swedens förslag till utfasning av bonusen för lätta lastbilar

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	50 000	30 000	10 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	0
Gräns för att erhålla bonus (CO2-gram/km)	60 g	50 g	50 g	50 g	40 g	40 g	40 g	30 g	20 g	-
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid	45 000	45 000	45 000	45 000	30 000	30 000	30 000	20 000	10 000	0

Höj det föreslagna bonustaket för personbilar till 800 000 kr

Mobility Sweden motsätter sig inte förslaget om att införa ett pristak för bonusen. Det bör dock höjas till 800 000 kr. Detta för att spegla de prishöjningar vi hittills har sett och kommer att se bl.a. till följd av komponentbrist, invasionen av Ukraina, högre råvaru- och transportkostnader och försvagning av den svenska valutan. Vi föreslår att pristaket baseras på nybilsprislistan från Skatteverket. Det är logiskt och praktiskt då Skatteverkets prislista utgör grunden för förmånsvärden för tjänstebilar.

Inför inget bonustak för lätta lastbilar

Det föreslagna taket för bonusen på 700 000 kr bör ej införas för lätta lastbilar då detta är ett yrkesredskap och drygt tio större eldrivna lätta lastbilsmodeller har ett inköpspris på över 700 000 kr enligt Skatteverkets nybilsprislista.

Gör leasingtagaren/brukaren till förmånstagare för bonusen till gasbilar

För det fall bonusen till gasbilar skulle anses utgöra stadstöd torde den föreslagna lösningen (tillämpning av undantaget i EU-förordningen på 200 000 Euro per

stödmottagare) vara praktiskt svårtillämpad om det inte på något enkelt sätt kan klargöras att det är leasetagaren som anses som stödmottagare och ska hålla sig under 200 000 Euro.

Överväg möjligheten att fastställa bonusbeloppets storlek vid ordertecknandet

I dagsläget börjar vi se leveranstider på ett år och mer beroende på material- och komponent brist kopplat till framförallt pandemin och kriget i Ukraina. Detta kan få till följd att när kunden väl får bilen levererad blir bonusen betydligt lägre bonus än den kunden förväntat sig och baserat sitt köp på. Här skulle ett alternativ kunna vara att den bonusnivå som gäller vid ordertecknandet är den som kunden verkligen är berättigad till när köpet fullföljs vid leverans.

Mobility Sweden är måna om att långsiktiga och teknikneutrala styrmedel tas fram för att säkerställa att vi når målet om en fossilfri transportsektor och deltar därför gärna aktivt i det fortsatta arbetet att utveckla Bonus-malussystemet. För att få en effektiv omställning till renare lätta fordon med låg klimatpåverkan krävs förutom effektiva styrmedel, som bonus-malus, även styrmedel för brukande som t.ex. differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter samt ökat tempo när det gäller utbyggnad av laddinfrastruktur.

Stockholm den 13 april 2021

Mobility Sweden

Anders Norén
Teknisk chef