



**TRANSPORTFÖRETAGEN**

Miljöminister Isabella Lövin  
 Infrastrukturminister Tomas Eneroth  
 Finansminister Magdalena Andersson  
 Landsbygdsminister Jennie Nilsson  
 GD Transportstyrelsen Jonas Bjelfvenstam

## **Felaktigheterna i förordningen om klimatbonusbilar bör korrigeras omgående.**

När Bonus-malussystemet infördes 1 juli 2018 ersattes Supermiljöbilspremien av Klimatbonusen. I förordningen om klimatbonusbilar, SFS 2017:334, står det klart och tydligt att bilar som släpper ut max 60 g/km och gasbilar omfattas av förordningen.

Relativt snart efter att Bonus-malussystemet trätt i kraft uppdagades det att efterkonverterade gasbilar inte omfattades av bonusen. Detta påtalades omgående för Transportstyrelsen som meddelade att det var en felaktighet i förordningen och att detta skulle rättas till innan bonusarna började betalas ut från januari 2019. Helt nyligen har det dessutom visat sig att vissa elbilar, främst lätta lastbilar, ej heller fått bonus. Dessa bilar omfattades tidigare av Supermiljöbilspremien och det har aldrig funnits någon avsikt att exkludera dem från Klimatbonusen. Detta har tyvärr resulterat i att:

- **Efterkonverterade nya gasfordon inte får bonus**

Det finns idag två olika sätt att tillverka gasbilar; Bilen tillverkas som en gasbil direkt och får då ett typgodkännande för gasbil enligt 3 kap. fordonsförordningen (2009:211) vilket krävs i förordningen om klimatbonusbilar (SFS 2017:1334, 5§, punkt1). I andra fall tillverkas och typgodkänds bilen först som en bensinbil, enligt 3 kap. fordonsförordningen (2009:211), men efterkonverteras sedan till gasbil innan bilen sätts på marknaden för första gången. Komponenterna och gassystemet är typgodkända enligt gällande regelverk i EU. I det sistnämnda fallet får gasbilen inget typgodkännande utan ett s.k. enskilt godkännande.

Oavsett tillverkningsmetod är bilarna gasbilar när de sätts på marknaden och har samma miljö- och klimatnytta. Trots detta är de bilar som tillverkas som gasbilar från början berättigade till klimatbonus medan de efterkonverterade, nya gasbilarna, inte är det eftersom de inte får något typgodkännande som gasbil. Detta måste ändras i förordningen för klimatbonusbilar så att även bilar med enskilda godkännanden omfattas. Alla förnybara drivmedel är viktiga för att vi ska klara våra klimatmål och där spelar gasfordon en central roll.

- **Extrautrustade elbilar, främst lätta lastbilar, inte får bonus.**

Dessa bilar kan vara lätta lastbilar som får en inredning eller annan tillkommande utrustning monterad. De är från början typgodkända enligt 3 kap. fordonsförordningen (2009:211). När utrustning, godkänns med ett enskilt godkännande eller registreringsbesiktning, innan de tas i trafik för första gången, omfattas de inte längre av bonusen.

Elektrifieringen av fordonsflottan har inletts med personbilar och fram tills nyligen har det varit begränsat med produktutbud med elektrifierade lätta lastbilar. Nu när dessa gradvis kommer på marknaden är det extra olyckligt om omställningen mot ett hållbara transporter bromsas upp.

Sammantaget har detta medfört att många kunder och återförsäljare har köpt respektive sålt fordon i tron att de skulle få bonus. De är nu djupt besvikna och har tappat tilltron till Bonus-malussystemet. Det gör att försäljningen av bonusbilar riskerar att bromsas upp.

Vi behöver få till en ändring i förordningen som snabbt rättar till felaktigheterna och löser problemet. Det är viktigt att ändringen gäller retroaktivt från 1 juli 2018 för dessa fordon så att förtroendet för Bonus-malussystemet återupprättas och minskningen av miljö- och klimatpåverkan från dessa fordon fortsätter nedåt. Transportstyrelsen har, enligt uppgift, redan inkommit med en begäran om ändring i förordningen med färdiga förslag till förordningstext.

Vi vet att regeringen, i enlighet med 73-punktslistan i januariöverenskommelsen, kommer att ”förenkla och förstärka” Bonus-malussystemet (troligen från 1 januari 2021). Vi vet också att en justering av skattesatserna vid övergång från NEDC-värden till WLTP-värden är planerad till 1 januari 2020. Vi har synpunkter på bägge dessa åtgärder men vill understryka att den nödvändiga ändringen av förordningen för klimatbonusbilar som vi föreslår ovan inte kan vänta till dess utan måste hanteras omgående.

Vi står gärna till förfogande för att svara på eventuella frågor, vänd er i första hand till Anders Norén, teknisk chef, BIL Sweden.

Stockholm den 5 april 2019

Mattias Bergman  
Vd, BIL Sweden

Tommy Letzén  
Vd, MRF

Mattias Dahl  
Vd, Transportföretagen