



SWEDISH  
ENVIRONMENTAL  
PROTECTION  
AGENCY

YTTRANDE  
2022-04-07

Ärendenummer  
NV-02504-22

Miljödepartementet  
m.remissvar@regeringskansliet.se

## Yttrande över remiss av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar M2022/00498

### Sammanfattning

Naturvårdsverket tillstyrker promemorians förslag om ändringar i förordningen om klimatbonusbilar.

Naturvårdsverket vill understryka vikten av fortsatta utvärderingar för att säkerställa att styrmedlet ger avsedd effekt och föreslår att en utvärdering genomförs redan år 2022.

### Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket anser att utvecklingen av bonus-malus-systemet går i rätt riktning och tillstyrker förslaget i sin helhet.

### Ändringarna för 2022 och 2023

Naturvårdsverket anser att det är bra att gränsen för klimatbonusbilar sänks från 60 till 50 gram koldioxid per kilometer 2022. Det ligger i linje med EU Kommissionens definitioner för noll- och lågutsläppsfordon, där utsläppsgränsen är på högst 50 gram CO<sub>2</sub>/km. Då Sverige har mer ambitiösa mål än EU, bör dock det svenska gränsvärdet ligga under 50 gram koldioxid per kilometer om Sverige ska gå före. Därför är det positivt att gränsen föreslås sänkas ytterligare under 2023. Naturvårdsverket anser dock att regeringen kan överväga att sänka gränsen till under 50 gram redan 2022.

Naturvårdsverket anser att förslaget om pristaket är bra. Dock anser vi att en något lägre gräns skulle kunna övervägas avseende personbilar (avser ej lätta lastbilar, se nedan) än den föreslagna 700 000 kr, t ex 600 000 kr. Ett skäl är, utöver att minska utgifterna för bonus, att köpare av bilar över den prisnivån normalt är mindre priskänsliga än köpare av mindre och billigare bilar. Behovet av statligt stöd för övergång till elbil är därför sannolikt mindre för de som vill ha en stor dyr bil än för bilägare med fordon i billigare segment. Ett viktigt tillkommande argument är att den globala produktionskapaciteten för battericeller fortfarande är begränsad. En given mängd battericeller räcker till ett betydligt större antal elbilar om dessa är små och lätta än om de är stora.

Lätta lastbilar omfattas idag av samma regler avseende bonus som personbilarna. Det kan finnas skäl att inte införa ett pristak för dessa, eller om pristaket blir lägre, att inte ha ett lägre tak än 700 000 kr för just lätta lastbilar. Motivet är att tyngre modeller i kategorin lätta lastbilar ofta betingar ett högre pris och att även eldrivna sådana bör premieras med en bonus.

Naturvårdsverket anser att riktningen i förslagen är bra, men det är otydligt vilka antaganden som ligger bakom föreslagna utsläppsnivåer, stödnivåer och pristak. Det är svårt att utifrån promemorian avgöra vilken nivå på bonusen (samma sak i tidigare promemoria om malusen) som är lämplig och om den eventuellt bör differentieras för att vara mer ändamålsenlig. Naturvårdsverket har tidigare pekat på vikten av utvärderingar för att säkerställa att styrmedlet ger avsedd effekt och föreslår att en utvärdering genomförs redan år 2022.

### **Övrig synpunkt**

*Förslag på utredning för ökad styrning mot en energieffektivare bilflotta genom att bonus kopplas till energieffektivitet.*

Naturvårdsverket anser att det bör utredas om styrmedel för energieffektivitet för elbilar bör inkluderas i förordningen för klimatbonusbilar. Energieffektiviteten hos elbilmodeller av samma storlek varierar i hög grad. Det kan därför behövas styrmedel som driver på mot förbättrad energieffektivitet. Alternativ som kan utredas kan vara att införa en gräns för bonusen eller en stegvis differentiering utifrån fordonens energieffektivitet. Dessa värden finns redan tillgängliga då de mäts i certifieringsprocessen.

Syftena med att införa denna styrning är flera; dels att hushålla med bonusmedlen, dels att den svenska elbilflottan under uppbyggnad blir mer energieffektiv, dels att det bidrar till att reducera behovet av battericeller där bristande tillgång är ett hinder för snabb elektrifiering och dels att det ger fördelar ur ett resurseffektivitetsperspektiv genom att det styr mot mindre och lättare elbilar.

---

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschef Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Gunilla Sallhed samt handläggarna Mats Björnsell, Martin Boije och Erik Stigell

*Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.*

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:  
m.klimatenheten@regeringskansliet.se.