

Datum  
2021-11-25Dnr/Beteckning  
TSG 2021-9349Ert datum  
2021-09-27Er beteckning  
Fi2021/03144Finansdepartementet  
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till: viktor.berg@regeringskansliet.se

## Promemoria Skärpt miljöstyrning i bonus- malus-systemet

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget/förslagen men har följande synpunkter.

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen är i stort sett positiv till skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet. Myndigheten har dock några saker att påpeka.

### 5 Konsekvensanalys

Transportstyrelsen anser att det är värt att påpeka att fordonsindustrin verkar på EU-nivå, där det finns krav riktade mot fordonstillverkare på medelförbrukning av koldioxid från de fordon som respektive tillverkare sätter på hela EU-marknaden per år.

Idag är kravet på medelförbrukning 95 g/km för personbilar och 147 g/km för lätta lastbilar baserat på den gamla testmetoden NEDC. Det görs en omräkning till den nya testmetoden WLTP vilket innebär att koldioxid utsläppen som deklarerar på ett fordon normalt sett är något högre. I praktiken innebär det att en tillverkares krav är något högre än 95 g/km respektive 147 g/km medelförbrukning per år.

Tillverkare har annonserat att de för att klara dessa och kommande krav inom EU satsar på en ökad elektrifiering, det vill säga noll- och lågutsläppsfordon, där lågutsläppsfordon är laddbara hybrider. Det betyder i praktiken att de konventionella fordon med förbränningsmotorer som ändå kommer att sättas på marknaden inte kommer att ha samma incitament på effektivisering. Det finns en risk att de kommer att ha samma utsläpp som idag. Vilket blir möjligt på grund av att en tillverkares medelutsläpp kommer att kunna dra fördel av en ökande andel av noll- och lågutsläppsfordon.

Det finns en ekonomisk aspekt i att det kostar att utveckla noll och lågutsläppsfordon och en tillverkare kanske inte har möjlighet att samtidigt utveckla de konventionella fordonens motorer till att bli effektivare då de ändå har möjlighet att klara sitt åtagande och reduktionskrav.

Det är så klart positivt med en ökande andel av noll- och lågutsläppsfordon, men det innebär också att de som inte kan välja ett sådant fordon får kanske svårt att hitta alternativ som inte ger hög malus. Till exempel för lätta lastbilar och husbilar som normalt sett har högre deklarerade utsläpp av koldioxid jämfört med personbilar.

Fordonsindustrin verkar på EU nivå och medelutsläppen beräknas på hela EU marknaden. Vilket betyder att om Sverige har högre krav så finns en risk att utsläppen flyttas till ett annat EU land istället. Ingen tillverkare utvecklar specifika fordon för den relativt begränsade marknaden i Sverige.

#### 5.6 Effekter för myndigheter och de allmänna förvaltningsdomstolarna

Transportstyrelsen vill även påpeka att likt vad som beskrivs i promemorians avsnitt 5.6 påverkas myndigheten genom att information behöver uppdateras både internt och på den externa webbsidan. Förslaget innebär även att det blir flera beloppsgränser och utsläppsvärden att hålla reda på beroende på när fordonet tagits i trafik, i och med att de nuvarande och de nya bestämmelserna kommer att löpa parallellt.

---

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog direktör Jan-Olov Öhrn, utredare Per Öhlund och Gustav Granlund, den senare föredragande.

Anita Johansson  
Ställföreträdande generaldirektör