



Transportstyrelsen  
Fordonsinformation  
701 88 Örebro

## Remissvar på Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:49)

Motorbranschens Riksförbund (MRF) är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

### Sammanfattning

MRF har fått möjlighet att inkomma med synpunkter på Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:49) om klimatbonusbilar. MRF ser ett behov av föreskrifterna uppdateras, men ser samtidigt en risk i att förslaget leder till mer administration. Samtidigt är det viktigt att betona att regelverken måste vara långsiktiga för att fungera på ett effektivt sätt.

### Bakgrund

Redan tidigare i år inkom MRF med synpunkter på ändringar i förordningen om klimatbonusbilar M2022/00498. Vi uttryckte redan då en skepsis till de förändringar som föreslås och sättet de ska genomföras på.

- Förslagen riskerar att göra omställningen av fordonsflottan långsammare.
- Avtrappningen av bonusen går för snabbt. Förutsägbarheten och långsiktigheten blir lidande när systemet förändras med så korta intervaller.
- Det osäkra omvärldsläget gör att det fortfarande är brist på komponenter och därmed även nya bilar. Begagnatmarknaden blir då än viktigare. Förslagen till förändrad bonus riskerar att minska inflödet av fordon på begagnatmarknaden.
- Malusen justeras inte i förslaget, vilket leder till ökat skatteuttag totalt. En redan överskattad bilism blir än mer överbeskattad.



Synpunkterna ovan kvarstår. Det innebär en stor risk med snabba regelförändringar i en osäker omvärld. Långsiktigheten som är så viktig för omställningen saknas.

### **Förslaget i korthet**

Regeringen har för avsikt att revidera förordning 2017:1334 om klimatbonusbilar. Man vill ändra definitionen av vad som är en miljöbil. Som en följd av det behöver den reviderade förordningen gör att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2108:49) om klimatbonusbilar förändras.

Nypris avser i sammanhanget inte det vad köparen faktiskt har betalat. I den befintliga klimatbonusförordningen har Skatteverkets föreskrifter om nybilspriser för bilar vid värdering av bilförmån använts för att bestämma storleken på klimatbonusen. För att det ska vara möjligt att avgöra fordonsägarens rätt att erhålla klimatbonus för personbilen måste bilens nypris fastställas, vilket görs genom att klimatbonusbilens nypris jämförts med nypriset på närmast jämförbara konventionella bil.

Enligt det nya förslaget begränsas bonusen till bilar vars nypris uppgår till högst 700 000 kronor. I den nya klimatbonusförordningen ställs från den 12 juli 2022 krav på att en redogörelse om tidigare mottagna stöd ska ges in till Transportstyrelsen. Detta då man vill försäkra sig om att mottagaren inte erhållit stöd över nämnda totalsumma.

### **Synpunkter**

Det är glädjande att de bilköpare som hjälper till att ställa om till en fossilfri fordonsflotta får den miljöbonus de är berättigade till. MRF ser behovet av uppdaterat regelverk, men vill samtidigt göra några påpekanden.

- Det ligger en risk i att det införs ett tak där personbilar med ett nypris som överstiger 700 000 kr inte längre ska vara berättigade till klimatbonus. Det riskerar att minska inflödet av nya bilar på marknaden och därmed också att fördröja omställningen till en hållbar fordonsflotta. Klimatbonusen borde vara kopplad till fordonets beskaffenhet vad gäller utsläpp primärt och inte begränsas av vilket nyinköpspriset är.
- Att ställa krav på köparen att redovisa eventuella tidigare erhållna stöd till Transportstyrelsen är problematiskt. Detta riskerar att leda till ökad administration och



byråkrati både för den enskilde medborgaren och för enskilda företag. Vi delar inte Transportstyrelsens bedömning att den föreslagna regleringen bara kommer att medföra marginellt ökad administration. Risken är att företag med stor fordonsflotta faktiskt ges en betydande ökad börda. Här borde ett alternativt system kunna utformas som gör att det inte ligger hos de enskilda, utan hos ansvariga myndigheter att hantera uppgifter kring vilken bonus som tidigare betalats ut.

### **Avslutning**

Omställningen av fordonsflottan går snabbare än någonsin. I slutet av 2021 fanns det 110 177 elbilar i trafik i Sverige, vilket är en ökning med hela 98 procent från året innan (Trafikanalys). Utöver det bidrar ökad inblandning av biodrivmedel och de alltmer energieffektiva fordonen till att utsläppen sjunker. Oavsett hur Transportstyrelsen och regeringen går vidare med de aktuella förslagen kring förändrad bonus vill MRF betona vikten av långsiktighet. Alla aktörer - branschen, konsumenter och det allmänna - tjänar på att lagar och regelverk håller över tid. Så skapas bästa möjliga förutsättningar för en hållbar omställning.