



Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år

1. Ytterligare åtgärder är nödvändiga för att minska exporten av klimatbonusbilar

Exporten av begagnade miljöbilar till utlandet har ökat under de senaste åren. I en rapport från Trafikanalys framgår att etanolbilar och gasbilar under flera år varit föremål för en påtaglig export men att exporten av laddhybrider och elbilar ökat kraftigt sedan 2016 (rapport 2017:6). En majoritet av de exporterade laddhybriderna och hälften av elbilarna hamnade i Norge under 2016. Uppföljande statistik bekräftar den ökade trenden och att den håller i sig. Under 2019 exporterades totalt ca 117 400 personbilar (Trafikanalys [2020] Personbilar avregistrerade till utlandet). Av dessa var ca 11 000 elbilar, laddhybrider eller gasbilar. Under samma år nyregistrerades ca 45 700 personbilar som var elbilar, laddhybrider eller gasbilar. Det betyder att det gick nästan en exporterad begagnad miljöbil på var fjärde nyregistrerad sådan. I antal räknat utgör klimatbonusbilar visserligen inte den största delen av exporten av begagnade bilar. Export av dessa bilar innebär dock att omställningen i Sverige till en fordonsflotta som inte är beroende av fossila drivmedel fördröjs. Detta försvårar i sin tur måluppfyllelsen om minskade växthusgasutsläpp från inrikestransporter med 70 procent 2030 jämfört med 2010.

Export av klimatbonusbilar innebär också att svenska skattemedel går åt till att finansiera våra grannländers omställning till en mer miljövänlig fordonsflotta. Klimatbonusen har i princip samma klimatnytta oavsett om bilen rullar på svenska eller utländska vägar. Exporten innebär dock att klimatbonusen som styrmedel att nå de svenska klimatpolitiska målen blir mindre kostnadseffektiv, vilket även har påtalats av Riksrevisionen. I sin rapport Statliga åtgärder för fler miljöbilar (RiR 2020:1) rekommenderar Riksrevisionen att

man ser över möjligheten att minska de samhällsekonomiska kostnaderna av exporten av subventionerade miljöbilar.

I budgetpropositionen har regeringen aviserat att ändringar behöver göras i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar för att motverka att subventionerade klimatbonusbilar säljs vidare till utlandet (prop. 2019/20:1, utg.omr. 20, s. 87 f.).

I januariavtalet, som är en sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, ingår att klimatbonusar och klimatavgifter på personbilar ska förstärkas och förenklas. Av denna anledning pågår en översyn av hela bonus–malus-systemet. Minskad export av subventionerade klimatbonusbilar skulle stärka klimatbonusens funktion i omställningen av den svenska fordonsflottan till klimatbonusbilar och är därför en viktig del i översynen.

I denna promemoria föreslås att det införs två nya bestämmelser som innebär att om en klimatbonusbil avregistreras av någon annan anledning än att den skrotas tidigare än fem år från det att bilen har ställts på, ska bonusen betalas tillbaka av den som fått bonusen. Vidare föreslås att karenstiden på sex månader för utbetalning av bonusen beräknas från den dag då bilen ställts på. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021.

2. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar

Det föreslås i fråga om förordningen (2017:1344) om klimatbonusbilar

dels att 17 och 23 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 12 § ska lyda ”Förutsättningar för bonus”,

dels att det ska införas en ny paragraf, 12 a §, av följande lydelse.

12 a §

En bonus får ges om mottagaren av bonusen åtar sig att i minst fem år från det att bilen ställts på i enlighet med 17 § 1 b se till att bilen inte avregistreras ur vägtrafikregistret.

17 §¹

I den mån det finns medel ska bonusen betalas ut efter den 31 december 2018

1. till en fysisk person eller ett företag som har

a) förvärvat en ny klimatbonusbil, och

b) ställt på bilen efter den 30 juni 2018 enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning,

2. tidigast sex månader efter den dag då bilen *förvärvades*, och

3. om uppgifterna i vägtrafikregistret vid tidpunkten för utbetalningen visar att *förvärvaren*

a) inte har överlåtit bilen till en ny ägare,

b) *att* bilen är registrerad i Sverige, och

c) är en klimatbonusbil.

2. tidigast sex månader efter den dag då bilen *ställts på*, och

3. om uppgifterna i vägtrafikregistret vid tidpunkten för utbetalningen visar att

a) *förvärvaren* inte har överlåtit bilen till en ny ägare,

b) bilen är registrerad i Sverige, och

c) *bilen* är en klimatbonusbil.

Bonusen ska betalas ut så snart medel finns tillgängliga för utbetalningen och i turordning efter den dag då bilen ställts på.

¹ Senaste lydelse 2019:404.

23 §

Mottagaren av en bonus är återbetalningsskyldig, om

1. mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att bonusen getts felaktigt eller med för högt belopp,

2. bonusen av någon annan orsak har getts felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta,

3. det visar sig att det inte funnits förutsättningar för bonusen och mottagaren borde ha insett detta,
eller

4. bonusen har betalats ut på grund av felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret.

3. det visar sig att det inte funnits förutsättningar för bonusen och mottagaren borde ha insett detta,

4. bonusen har betalats ut på grund av felaktiga uppgifter i vägtrafikregistret, *eller*

5. bilen har avregistrerats ur vägtrafikregistret tidigare än fem år från det att bilen ställdes på i enlighet med 17 § 1 b, av någon annan anledning än att den skrotats.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2021.

2. Förordningen tillämpas inte på bilar som har ställts på i enlighet med 17 § 1 b före ikraftträdandet.

3. Fordon ska vara registrerade för att få användas

Bestämmelser om fordons registrering finns i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning (LFRA). För att ett fordon ska få användas ska det vara registrerat (5 §). Undantag från registreringsplikten regleras uteslutande i den lagen (6–9 §§ och 11 §). Transportstyrelsen har dock möjlighet att meddela dispens i enskilda fall (30 § LFRA och 15 kap. 7 § förordningen [2019:383] om fordons registrering och användning, FFRA). I lagen om fordons registrering och användning finns också bestämmelser om tillfällig registrering (15–22 §§).

Bestämmelser om avregistrering av fordon finns i 6 kap. förordningen om fordons registrering och användning. Att avregistrera ett fordon innebär att fordonet tas bort permanent ut vägtrafikregistret. Avregistrering ska ske t.ex. om ägaren visar att fordonet har förstörts eller att någon annan åtgärd har vidtagits som gör det sannolikt att fordonet inte längre kommer att användas i trafik (6 kap. 1 § 1). Det vanligaste skälet för avregistrering är att fordonet skrotas. För uttjänta bilar finns det särskilda bestämmelser i bilskrotningsförordningen (2007:186) som bland annat innebär att den som förvärvat en sådan bil inför skrotning (normalt bilskrotare) ska utfärda ett mottagningsbevis som ska lämnas in till Transportstyrelsen. När beviset kommer in till Transportstyrelsen registreras den som förvärvat fordonet (bilskrotaren) som ägare till bilen samtidigt som den ställs av (4 kap. 2 § 2 och 5 kap. 4 § 4 FFRA). När skrotaren har tömt, demonterat eller på annat sätt neutraliserat bilen utfärdas ett skrotningsintyg som lämnas in till Transportstyrelsen (21 och 26 §§ bilskrotningsförordningen och 6 kap. 1 § FFRA).

Det finns inte något krav att då också lämna in anmälan om avregistrering på fordonets registreringsbevis (8 kap. 11 § Transportstyrelsens föreskrifter [2015:63] om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret). Om anmälan om avregistrering görs för en bil med en totalvikt om högst 3,5 ton som lämnats in för skrotning utan att det först har utfärdats ett mottagningsbevis, ska anmälan lämnas in på fordonets registreringsbevis tillsammans med ett skrotningsintyg. I vissa fall kan kravet från skrotn frångås. Ett exempel är när bilen används inom folkrace. För övriga fordon som skrotats gäller att anmälan om avregistrering ska göras av fordonets ägare på fordonets registreringsbevis i original samt att ägaren ska visa att fordonet förstörts eller att någon annan åtgärd har vidtagits som gör det sannolikt att fordonet inte längre kommer att användas i trafik (6 kap. 1 § 1 FFRA). Avregistrering kan även ske om fordonet har ändrats så att det inte längre kan hänföras till

ett registreringspliktigt fordonsslag (6 kap. 1 § 2 FFRA), eller om fordonet varaktigt har förts ut ur landet (6 kap. 1 § 4 FFRA). Fordon kan även avregistreras om ägaren har förlorat fordonet genom brott och det inte har anträffats inom två år därefter (6 kap. 1 § 5 FFRA).

Anmälan om avregistrering vid export ska som huvudregel göras skriftligen på fordonets registreringsbevis i original (6 kap. 1 § FFRA). Anmälan om avregistrering vid export av ett svenskregistrerat fordon inom EES kan också göras genom att fylla i ett särskilt formulär som tillhandhålls av Transportstyrelsen eller på en kopia av registreringsbevisets del två (8 kap. 8 § Transportstyrelsens föreskrifter om registrering av fordon m.m. i vägtrafikregistret [TSFS 2015:63]). För att ett fordon ska avregistreras på grund av export ska den som fört ut fordonet ur landet anmäla avregistrering på grund av export. Både säljaren eller den som står som registrerad ägare till bilen kan anmäla en avregistrering på grund av export. För att anmälan ska vara fullständig ska den som anmäler avregistreringen lämna in en handling som klart visar att fordonet har förts ut ur Sverige och fordonets registreringsskyltar. Den som lämnar felaktiga uppgifter i en anmälan kan dömas till böter, om inte straff för gärningen kan dömas ut enligt brottsbalken (12 kap. 4 § FFRA).

Utöver anmälan av fordonsägaren finns det också möjlighet för Transportstyrelsen att avregistrera ett fordon när myndigheten får kännedom om att det har inträffat en sådan situation som anges ovan. Transportstyrelsen har också möjlighet att avregistrera om myndigheten annars har anledning att anta fordonet inte längre finns i behåll eller kommer att användas i trafik (6 kap. 3 § FFRA).

Det finns ett system för informationsutbyte om fordon mellan EU-länder och EES-länder, EUCARIS (European Car and Driving License Information System). Detta system är en teknisk plattform och inte ett självständigt register. Systemet baseras på ett avtal som ingicks mellan ett femtontal medlemsländer år 2000 (se närmare om EUCARIS på s. 55 i prop. 2018/19:33). Något motsvarande informationsutbyte finns inte för bilar som förs till länder utanför EU eller EES.

4. Bonus betalas ut för bilar som uppfyller vissa krav

I förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar finns det bestämmelser om vilka villkor som ska uppfyllas för att en bonus ska betalas ut till den som har

förvärvat en ny klimatbonusbil. Bonus för klimatbonusbilar har ersatt den tidigare s.k. supermiljöbilspremie som reglerades i förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie. Enligt lagen (2001:599) om vägtrafikdefinitioner delas bilar in i personbilar, lastbilar och bussar. Enligt den nuvarande förordningen om klimatbonusbilar är en klimatbonusbil en personbil, en lätt lastbil eller en lätt buss med utsläpp under 70 gram koldioxid per kilometer, eller som kan drivas med fordonsgas (naturgas eller biogas). Ju mindre koldioxid bilen släpper ut, desto högre bonusbelopp kan man få. Det maximala bonusbeloppet för bilar med nollutsläpp är 60 000 kronor. Gasbilar kan som lägst få en bonus på 10 000 kronor. När det gäller gasbilar finns det dock en begränsningsregel för klimatbonusbilar som förvärvats av företag som innebär att bonusen för en gasbil kan komma att bli lägre än 10 000 kronor (16 § förordningen om klimatbonusbilar).

Bonusen administreras av Transportstyrelsen som kontrollerar i vägtrafikregistret vilka nya klimatbonusbilar som registreras och skickar därefter ut den försäkran som de registrerade ägarna ska lämna till myndigheten för att bonusen ska betalas ut (19 §). Myndigheten kontrollerar om de villkor som anges i förordningen är uppfyllda. Om villkoren är uppfyllda, betalas bonusen ut till den registrerade ägaren. Bonusen betalas ut tidigast sex månader efter den dag då bilen förvärvats (17 §).

5. Fri rörlighet för varor

5.1 EU-rätten kan påverka nationella åtgärder

Den inre marknaden är den gränsöverskridande marknaden inom Europeiska unionen samt, genom EES-avtalet, även Island, Liechtenstein och Norge. Syftet med den inre marknaden är att varor ska kunna säljas fritt utan nationella begränsningar, som t.ex. tullavgifter. För att principen om fri rörlighet för varor ska uppfyllas förbjuder EU-rätten tullar på export och avgifter med motsvarande verkan. Förbudet gäller även tullar av skattemässig karaktär.

EU-rätten tillåter i regel inte heller kvantitativa exportrestriktioner eller åtgärder med motsvarande verkan. För det fall ett EU-land skulle vilja stoppa en vara så krävs att grundläggande samhällsintressen behöver skyddas, exempelvis miljö, hälsa och säkerhet. Åtgärderna måste då vara absolut nödvändiga, proportionerliga och så lite handelshindrande som möjligt. EU-rätten kan alltså begränsa vilka åtgärder som är möjliga att vidta nationellt.

5.2 Vilka anmälningsprocesser kan vara aktuella när det gäller tekniska regler?

När tekniska regler antas kan det vara nödvändigt att anmäla reglerna i syfte att säkerställa att reglerna inte har en omotiverad inverkan på handeln mellan medlemsstater. Inom EU kan det vara fråga om att anmäla tekniska regler enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (anmälningsdirektivet). Det finns också ett internationellt regelverk som gäller tekniska regler – Världshandelsorganisationens TBT-avtal (Technical Barriers to Trade).

5.2.1 Anmälan av tekniska regler enligt EU:s anmälningsdirektiv

Förslag till tekniska föreskrifter ska anmälas till Europeiska kommissionen enligt anmälningsdirektivet. Tekniska föreskrifter kan avse krav som ställs på en produkt t.ex. för att skydda miljön och som påverkar dess livscykel efter det att den har släppts ut på marknaden om föreskrifterna på ett väsentligt sätt kan påverka produktens sammansättning, natur eller saluföring. En teknisk föreskrift kan även avse krav som hänger samman med skattemässiga eller finansiella åtgärder som påverkar konsumtionen av produkterna genom att främja att tekniska specifikationer eller andra krav följs.

Förordningen om klimatbonusbilar har anmälts enligt anmälningsdirektivet. Ändringar i förordningen ska därför också anmälas.

5.2.2 Anmälan av tekniska regler enligt Världshandelsorganisationens TBT-avtal

Utöver EU-rättsliga regelverk som främjar fri rörlighet för varor finns det även andra internationella regelverk med samma syfte. TBT-avtalet (Technical Barriers to Trade) innehåller bestämmelser som innebär att medlemmarna ska se till att inte utarbeta, fastställa eller tillämpa tekniska föreskrifter som skapar onödiga hinder för den internationella handeln. Åtgärder får inte vara mer handelsbegränsande än nödvändigt för att uppfylla legitima syften, t.ex. skydd av miljön. Åtgärderna måste kunna motiveras bl.a. utifrån tillgänglig vetenskaplig och teknisk information.

Anmälningskyldigheten i TBT-avtalet aktualiseras om följande två villkor är uppfyllda. För det första ska föreskrifterna anmälas om det inte finns relevanta internationella standarder för tekniska föreskrifter eller om den före-

slagna tekniska föreskriften inte överensstämmer med relevanta internationella standarder. För det andra ska de anmälas om den tekniska föreskriften kan ha en betydande inverkan på handeln för övriga medlemmar.

Med hänsyn till att majoriteten av de aktuella bilarna omsätts inom EU och EES och då främst till Norge och Tyskland bedöms förslaget inte ha en sådan betydande inverkan på handeln globalt sett att en anmälan enligt TBT-avtalet till Världshandelsorganisationens sekretariat bör vara aktuell.

6. En ny bestämmelse införs om när en bonusmottagare ska betala tillbaka en utbetald bonus

Förslag: En bonus får ges om mottagaren av bonusen åtar sig att i minst fem år från det att bilen har ställts på att se till att bilen inte avregistreras. Den som har tagit emot en bonus ska vara skyldig att betala tillbaka bonusen, om bilen har avregistrerats ur vägtrafikregistret tidigare än fem år från det att bilen ställdes på, av någon annan anledning än att den skrotats.

Skälen för förslaget

Ytterligare åtgärder behövs för att minska exporten av nya klimatbonusbilar

En bonus kan ges till den som förvärvat en personbil, lätt lastbil eller lätt buss med låg klimatpåverkan. Syftet med bonusen är att öka andelen miljöanpassade bilar med lägre koldioxidutsläpp. Stödet, dvs. bonusen, kan på så sätt bidra till att uppfylla det nationella målet om att minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent från år 2010 till 2030. Detta förutsätter emellertid att nyförvärvade klimatbonusbilar stannar kvar i landet, i vart fall under en överskådlig tid efter förvärvet.

De priser som begagnade klimatbonusbilar kan generera utomlands är dock betydligt högre än i Sverige, vilket innebär att det kan vara mer attraktivt att sälja en relativt ny klimatbonusbil utomlands snarare än att sälja den vidare inom landet. Det har visat sig att den fördröjning av utbetalningen av bonusen som redan finns i förordningen inte är tillräcklig för att förhindra export av begagnade klimatbonusbilar. Det är därför angeläget att vidta ytterligare åtgärder för att säkerställa att bilarna också stannar i Sverige. Med hänsyn till syftet med bonusen är det därför rimligt att kräva att bilen ska användas i Sverige under en viss tid för att den som förvärvat en klimatbonusbil ska få behålla bonusen.

Bilarna bör användas i Sverige i vart fall under de första fem åren

Att klimatbonusbilar lämnar landet leder till att klimatbonusens syfte, att bidra till att förnya den svenska fordonsparken med mer miljövänliga bilar, inte uppfylls i önskvärd utsträckning. Statistik från Trafikanalys visar att, av de begagnade elbilar och laddhybrider som lämnar landet, är ca 80 procent tre år eller nyare medan praktiskt taget samtliga är högst fem år gamla. Mönstret är något annorlunda för exporterade gasbilar, bland vilka endast 13 procent var tre år eller nyare och knappt hälften var fem år eller nyare. Efter fem år har i regel bilens värde mer än halverats, vilket gör den mindre eftertraktad för export. Fem år bedöms därför vara en lämplig tidsperiod under vilken bilarna bör användas i Sverige. Det bör därför införas en återbetalningsskyldighet som gäller under fem år. Som anges i avsnitt 7 så underlättas Transportstyrelsens administration av bonusen om myndigheten har ett och samma datum att förhålla sig till vid beräkningarna av de olika tidsperioderna i förordningen om klimatbonusbilar och därför bör tidsperioden beräknas utifrån den dag som bilen ställdes på.

När det gäller avregistrering av fordon så avregistreras fordonet i regel från och med den dag en fullständig anmälan om avregistrering kommit in till Transportstyrelsen (6 kap. 4 § första stycket förordningen [2019:383] om fordons registrering och användning, FFRA). Ett fordon kan dock avregistreras från och med den dag då fordonet enligt intyg har registrerats i ett annat land inom EES. Intyget ska i sådant fall ha kommit in till Transportstyrelsen inom två månader från registreringen (6 kap. 4 § andra stycket FFRA). Det innebär att Transportstyrelsen kan bakåtdatera avregistreringen i Sverige till det datum som registreringen skedde i det nya landet. Denna möjlighet är något som myndigheten också använder sig av. Denna möjlighet till bakåtdatering av en avregistrering är något som behöver beaktas vid bestämmandet av tidpunkten för när återbetalningsskyldigheten ska inträda.

I sammanhanget bör man även beakta de bestämmelser om tillfällig registrering på grund av export av nytt eller begagnat fordon som finns i lagen (2019:370) om fordons registrering och användning (LFRA). Dessa bestämmelser innebär att om någon ansökt och beviljats tillfällig registrering på grund av export av begagnat fordon så avregistreras fordonet och samtidigt får fordonet ett nytt registreringsnummer. Efter det att den tillfälliga registreringen upphört, avregistreras det ”tillfälliga” fordonet. Frågan uppstår då om från vilken tidpunkt gränsen för återbetalningsskyldigheten bör beräknas:

Bör den beräknas utifrån när den ”ordinarie” bilen avregistrerades eller när den ”tillfälliga” bilen avregistrerades?

Som anges ovan bör femårsperioden för återbetalningsskyldigheten beräknas från och med den dag då bilen ställdes på. Vid bedömningen av när avregistrering har gjorts bör det datum som anges i vägtrafikregistret vara avgörande. Om Transportstyrelsen bakåtdaterar en avregistrering med anledning av ett intyg om att bilen har registrerats i ett annat land inom EES bör det således vara det datumet som är utgångspunkt för femårsfristen. När det gäller bilar som tillfälligt registrerats bör den dag då den ”ordinarie” bilen avregistrerades vara avgörande vid bedömningen. Bonusen har betalats för den ”ordinarie” bilen och tidpunkten för utbetalning har baserats på det datum på vilket den bilen har ställts på.

Bonusen bör betalas tillbaka om bilen avregistreras av annan anledning än att den skrotas

Skyldigheten att betala tillbaka en bonus bör som framgår ovan knytas till bilens registrering i vägtrafikregistret, dvs. om bilen avregistreras. En bil kan avregistreras om den skrotas eller exporteras. Bilen kan också avregistreras om den t.ex. byggs om så att den inte längre omfattas av registreringsskyldighet eller om man inte kan uppvisa ett skrotningsintyg, därför att bilen exempelvis används i folkrace.

Om en bil har skadats så mycket att det inte är värt att reparera bilen kommer den normalt att skrotas. Skyldigheten att betala tillbaka en bonus bör inte bli aktuell om bilen skrotas.

Om skyldigheten att betala tillbaka bonusen knyts till avregistrering enbart på grund av export uppstår frågan om någon skulle kunna välja att avregistrera bilen av annan anledning än export för att sedan ändå sälja och föra bilen utomlands. Risken för det måste, med hänsyn till hur avregistrering ska ske, anses vara liten. Anmälan om avregistrering ska göras skriftligen på registreringsbeviset. Vid export av ett fordon inom EU eller EES kan anmälan av avregistrering också göras genom ett formulär som tillhandahålls av Transportstyrelsen eller på en kopia på fram- och baksida av del 2 av registreringsbeviset. Många registreringsmyndigheter inom EU och EES kräver nämligen att registreringsbeviset överlämnas till dem för att bilen ska kunna registreras i det nya landet.

Det kan dock ändå vara lämpligt att inte begränsa återbetalningsskyldigheten enbart till exportsituationen. Även när en bil avregistreras av någon annan anledning än export kan det innebära att bilen inte längre används. Syftet med bonusen uppfylls bäst om bilen används i trafik.

Ett återkrav skapar en osäkerhet för bonusmottagare och andrahandsmarknaden

En återbetalningsskyldighet som aktualiseras vid avregistrering och som träffar den som fått bonusen ställer vissa krav på bonusmottagaren. Återbetalningsskyldigheten innebär att bonusmottagaren kan behöva hålla reda på vad efterföljande köpare gör med bilen och säkerställa att köparen blir skyldig att ersätta säljaren för eventuella framtida krav på återbetalningsskyldighet om bilen avregistreras för export. Om bilen avregistreras efter försäljningen och inom femårsperioden kan tvist uppstå mellan den ursprungliga bonusmottagaren och senare köpare, i teorin i flera led. En presumtiv köpare av en begagnad klimatbonusbil kanske blir mindre benägen att köpa bilen om det finns en risk för återbetalningsskyldighet om personen i sin tur säljer bilen till någon som exporterar den.

Som nämns ovan innebär en ordning där bonusmottagaren kan bli återbetalningsskyldig även efter att man har sålt bilen en risk för tvister mellan bonusmottagaren som säljare och en senare köpare. Vid en försäljning av en klimatbonusbil kommer det därför att vara särskilt viktigt att ett köpeavtal skrivs där det framgår vad som gäller om bilen exporteras inom fem år, så att framtida oklarheter och tvister kan undvikas.

De ovan nämnda riskerna innebär en viss osäkerhet för en presumtiv bonusmottagare. Detta kan påverka bonusmottagarens vilja att köpa en klimatbonusbil, dvs. styrmedlets incitamentseffekt. Om man inte avser att behålla bilen i fem år kan riskerna för en återbetalningsskyldighet av bonusen antas påverka bonusmottagarens beslut. En köpare av en ny bil som normalt sett säljer bilen efter t.ex. tre år måste överväga om det är värt att riskera att bli återbetalningsskyldig, eller om köparen har förutsättningar att säkerställa att bilen inte exporteras. Många bonusmottagare är företag. I fråga om leasingföretag bör det noteras att det är leasinggivaren som registreras som ägare av bilen och inte det företag eller den fysiska person som leasar bilen. Företag med viss erfarenhet av att avyttra bilar bör ha förutsättningar att skydda sig mot återbetalningskrav genom att t.ex. införa villkor i köpeavtal. Normalt sett upprättas köpeavtal i någon form vid de flesta bilköp.

När kan Transportstyrelsen avstå från återkrav?

Enligt nuvarande ordning kan Transportstyrelsen avstå från att kräva tillbaka bonusen, om det finns särskilda skäl (24 § förordningen om klimatbonusbilar). Innan myndigheten fattar ett beslut om återkrav ska myndigheten, om det inte är uppenbart obehövligt, underrätta bonusmottagaren om allt det som är av betydelse för beslutet och ge bonusmottagaren tillfälle att inom en bestämd tid yttra sig (25 § förvaltningslagen [2017:900]). Bonusmottagaren ges härigenom en möjlighet att framföra sin syn på frågan om återkrav och de skäl som kan motivera ett avsteg från skyldigheten att betala tillbaka bonusen.

När det gäller sådana särskilda skäl kan det till exempel vara fråga om en situation där bilen måste avregistreras på grund av omständigheter som bonusmottagaren inte kan förväntas råda över. En sådan omständighet skulle kunna vara om ägaren har förlorat bilen genom brott, så som stöld, och bilen inte har kunnat påträffas inom två år därefter (6 kap. 1 § 5 förordningen om fordonns registrering och användning).

Normalt sett bör det inte vara aktuellt att låta bli att kräva tillbaka en utbetald bonus om en senare köpare har exporterat bilen, eftersom bonusmottagaren tar en medveten risk vid försäljning. Dessutom har bonusmottagaren möjlighet att säkerställa ersättning från köparen i det fall köparen för bilen utomlands. Endast i mycket sällsynta fall bör det alltså bli aktuellt att avstå från återkrav, t.ex. om bonusmottagaren av olika skäl kan sägas vara tvungen att sälja bilen och inte har haft möjlighet att säkerställa ersättning från köparen för ett återkrav som riktas mot bonusmottagaren.

Utrymmet för Transportstyrelsen att bedöma omständigheterna i det enskilda fallet och förutsättningarna för att kunna kräva tillbaka bonusen bör vara tillräckligt för att säkerställa att en återbetalningsskyldighet inte leder till orimliga konsekvenser för myndigheten eller bonusmottagarna.

Ett beslut om återbetalning är ett krav på betalning och kan inte läggas till grund för verkställighet genom t.ex. utmätning. Om den som beslutet om återkrav riktas mot inte betalar enligt beslutet måste Transportstyrelsen, för att kunna driva in fordran, ansöka om betalningsföreläggande eller om stämning i allmän domstol.

En återbetalningsskyldighet bör knytas till ett uttryckligt villkor om att bilen ska vara registrerad i minst fem år

Den föreslagna återbetalningsskyldigheten bör knytas till ett uttryckligt villkor om att bonusen får ges endast om bonusmottagaren åtar sig att i minst fem år se till att bilen inte avregistreras ur vägtrafikregistret. Genom att införa ett sådant villkor blir den presumtiva bonusmottagaren uppmärksamrad om återbetalningsskyldigheten på ett tidigt stadium. På så sätt får bonusmottagaren möjlighet att planera för och vidta nödvändiga åtgärder för att anpassa sig efter kravet och dess potentiella följder.

En återbetalningsskyldighet kan införas med stöd av restkompetensen

Föreskrifter av betungande karaktär måste meddelas med stöd av lag (8 kap. 2 § 2 RF). Utanför detta lagrum faller föreskrifter av gynnande eller neutral karaktär. En återbetalningsskyldighet är betungande. Grunden för skyldigheten är dock en gynnande lagstiftning eftersom det handlar om en bonus till företag och fysiska personer som används för att stimulera försäljning och användning av nya bilar med låg klimatpåverkan.

Det finns två rättsfall där Högsta domstolen (NJA 1984 s. 648) respektive Högsta förvaltningsdomstolen [dåvarande Regeringsrätten (RÅ 1995 ref 4)] har behövt ta ställning till om kravet på lagform i 8 kap. 2 § 2 regeringsformen var tillämpligt på föreskrifter om återbetalningsskyldighet. I båda fallen fann domstolarna att regeringsformens krav på lagform inte utgjorde hinder mot tillämpning av bestämmelser om skyldighet för bidragstagare att återbetala felaktigt utbetalt bidrag. I HD-domen handlade det om återbetalning av bostadsbidrag som felaktigt kommit att betalas ut med för högt belopp på grund av uppgifter som lämnats i ansökan om bidrag. I domen från Högsta förvaltningsdomstolen (dåvarande Regeringsrätten) handlade det om utbetalt djurbidrag som betalats ut med för högt belopp på grund av uppgifter som lämnats av bidragsmottagaren.

Högsta domstolen fann att om man isolerat ser på föreskrifterna om återbetalningsskyldighet tycks dessa onekligen falla in under lagrummets tillämpningsområde. Utanför det obligatoriska lagområdet faller alla berättigande föreskrifter och som således kan beslutas med stöd av regeringens restkompetens. Om varje för den enskilde ofördelaktigt moment skulle kräva lagform, skulle regeringens befogenhet att meddela gynnande föreskrifter bli av begränsat värde. Restkompetensen omfattar därför en del sådana betungande moment. Dessa betungande moment måste dock ha omedelbart samband

med förmånerna och i förhållande till dessa vara av underordnad betydelse. Restkompetensen kan inte användas till att besluta om föreskrifter av repressiv innebörd eller som träffar andra subjekt än sådana som gynnas genom förordningen. Ett krav på lagform skulle göra det svårare att över huvud taget använda förordningsformen för en bidragsreglering. I juridisk doktrin har det visserligen hävdats att förordningsföreskrifter om bl.a. återbetalningsskyldighet till det allmänna som är avsedda att utgöra en självständig grund för den enskildes betalningsskyldighet faller under det obligatoriska lagområdet. Detta eftersom ett återkrav kan komma att aktualiseras långt senare och riktas mot någon som kanske i god tro har använt bidraget. Domstolen fann dock att det saknas anledning att underkänna den praxis som utvecklats beträffande regeringens normgivning och i vart fall när den aktuella återbetalningsskyldigheten inte är ovillkorlig utan medger en individuell bedömning. Sammantaget fann domstolen att bestämmelserna om återbetalningsskyldighet i det aktuella fallet kunde tillämpas.

Högsta förvaltningsdomstolen (dåvarande Regeringsrätten) fann att bedömningen av en föreskrift om återbetalningsskyldighet får ske från fall till fall med beaktande av bestämmelsens effekt för bidragsmottagaren. I det aktuella fallet fann Regeringsrätten att det inte borde röra sig om något sådant förhållande som avses i nuvarande 8 kap. 2 § 1 eller 2 regeringsformen.

I promemorian föreslås att det införs ett nytt betungande moment, dvs. ett villkor om att om att bonusmottagaren ska åta sig att se till att bilen inte avregistreras och att det till detta villkor knyts en skyldighet att betala tillbaka mottagen bonus om bilen avregistreras av någon annan anledning än att den skrotats. Återbetalningsskyldigheten har ett omedelbart samband med bonusen och är i förhållande till förmånen av underordnad betydelse. Genom det uttryckliga villkoret får den presumtiva bonusmottagaren på förhand kännedom om återbetalningsskyldigheten. Bonusmottagaren vet alltså vad som kan aktualisera återbetalningsskyldigheten och har därför möjlighet att ha kontroll över omständigheterna på ett annat sätt än i de rättsfall som nämns ovan. Den presumtiva bonusmottagaren kan t.ex. välja att behålla bilen eller genom avtal reglera eventuell ersättning från köparen. Här handlar det inte heller om ekonomiskt svaga personer, dvs. bonusmottagarna är inte i regel ekonomiskt beroende för sin försörjning av stödet på samma sätt som t.ex. ett bostadsbidrag som ges i syfte att ekonomiskt stötta utsatta grupper. Sammantaget bedöms det därför vara möjligt för regeringen

att meddela de föreslagna bestämmelserna i förordningen om klimatbonusbilar med stöd av regeringens restkompetens (8 kap. 7 § RF).

Sammanfattning

Sammantaget bedöms den ordning som är mest i linje med syftet för bonusen vara att bonusmottagaren ska betala tillbaka mottagen bonus om bilen avregistreras tidigare än fem år från det att bilen har ställts på, av någon annan anledning än att bilen har skrotats. En återbetalningsskyldighet som grundas på att det är ett villkor för att få en bonus att bilen är registrerad i fem år bedöms vara mindre handelspåverkande än att krav kan riktas mot någon som inte fått bonusen (se avsnitt 8.1). Samtidigt bedöms en sådan ordning vara mest effektiv för att se till att bilarna används i Sverige i vart fall under en överskådlig tidsperiod.

7. Beräkningarna ska utgå från tidpunkt för påställningen i stället för tidpunkt för förvärvet

Förslag: Alla tidsperioder i förordningen om klimatbonusbilar ska beräknas utifrån den dag då bilen ställts på i stället för den dag då bilen förvärvats.

Skälen för förslaget: I dag beräknas karenstiden på sex månader, dvs. tiden innan utbetalning sker, från den dag då bilen förvärvades (17 § 1 b förordningen om klimatbonusbilar). Däremot beräknas den ordning i vilken utbetalningarna av bonusen ska ske utifrån den dag då bilen ställts på enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister eller enligt förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. För att underlätta hanteringen bör de tidpunkter som olika tidsperioder ska beräknas utifrån enligt förordningen vara desamma. Tidpunkten för karenstiden bör därför ändras från den dag då bilen förvärvades till den dag så bilen ställts på. Den tidpunkten framgår av vägtrafikregistret vilket gör det lättare för Transportstyrelsen som stödgivande myndighet att kontrollera och beräkna aktuella tidsperioder.

8. Alternativa lösningar

8.1 Skyldigheten att betala tillbaka bonusen skulle kunna ”följa bilen”

Bedömning: En ordning bör inte införas där den som äger bilen vid avregistreringstillfället ska betala tillbaka ett belopp motsvarande den bonus som betalats ut för bilen, dvs. att återbetalningsskyldigheten ”följer bilen”.

Skälen för bedömningen

Den föreslagna ordningen innebär att ett återkrav riktas mot den som ursprungligen förvärvat bilen och som därmed fått bonusen. En annan tänkbar lösning för att främja fortsatt användning av klimatbonusbilar i Sverige är att låta skyldigheten att betala tillbaka en mottagen bonus om bilen avregistreras ”följa bilen”. Det skulle innebära att den som står som registrerad ägare av bilen när bilen avregistreras blir skyldig att betala ett belopp som motsvarar den bonus som betalats ut för bilen.

En ordning där återbetalningsskyldigheten ”följer bilen” innebär att det inte finns några krav på bonusmottagaren när denne har sålt bilen. Personen skulle alltså inte behöva hålla reda på om bilen avregistreras eller försäkra sig om eventuell ersättning om bilen skulle avregistreras. Denna lösning skulle därför inte innebära samma risk för tvister mellan säljare och köpare som det förslag som läggs fram i denna promemoria.

En ordning där återbetalningsskyldigheten ”följer bilen” skulle kunna påverka handeln på den inre marknaden

Ett sådant betungande krav som kan riktas till någon som inte har fått en bonusutbetalning kan dock komma att ifrågasättas av EU-kommissionen ur ett inre marknadsperspektiv. Ett sådant krav skulle kunna betraktas som en mer ingripande åtgärd, dvs. att kravet kan ha en större effekt på handeln, än en ordning där kravet utgör ett villkor för att få tillgång till en förmån.

En ordning där återbetalningsskyldigheten ”följer bilen” skulle kräva stöd i lag

Med en ordning där den som står som registrerad ägare av bilen vid avregistreringstillfället blir återbetalningsskyldig skulle den betungande bestämmelsen kunna drabba någon som inte har fått bonusutbetalningen. Eftersom återbetalningsskyldigheten kan träffa tredje part kräver en sådan reglering stöd i lag (se avsnitt 6 En återbetalningsskyldighet kan införas med stöd av restkompetensen). Regeringen kan nämligen inte meddela föreskrifter av betungande karaktär utan stöd i lag (8 kap. 2 § 2 RF). Det skulle således be-

hövas ett bemyndigande i lag som gör det möjligt för regeringen att meddela föreskrifter om att den som vill avregistrera en klimatbonusbil inom fem år ska betala ett belopp som motsvarar bonusen.

Det finns risk för att problem med fordonsmålvakter kan öka

Om den som äger bilen vid avregistreringstillfället ska vara återbetalningsskyldig bör det göras markeringar i vägtrafikregistret om att bonus har betalats ut för bilen, när bonusen har betalats och med vilket belopp. På så sätt skulle det bli möjligt för en presumtiv fordonsägare att få kännedom om att bilen fått bonus. Det gör det också möjligt för ansvarig myndighet att kontrollera att bonusbeloppet betalas i samband med avregistrering i de fall bonusen skulle ”följa bilen”.

Ett möjligt sätt att kringgå återbetalningsskyldigheten är genom att kort tid innan export föra över ägarskapet på en s.k. fordonsmålvakt. En bestämmelse om att beloppet ska betalas innan fordonet får avregistreras skulle i viss mån kunna motverka detta, men det finns ändå en beaktansvärd risk att ordningen skulle leda till påtagliga kostnader för hantering av ett indrivande som ändå skulle bli begränsat. Enligt nuvarande bestämmelser avregistreras en bil ur vägtrafikregistret först när Transportstyrelsen har fått information om att bilen har registrerats i det nya EES-landet eller när fordonsägaren lämnat in en anmälan om avregistrering tillsammans med intyg eller liknande som visar att fordonet varaktigt har förts ut ur landet, tillsammans med fordonets registreringsskyltar (se avsnitt 6 under rubriken Bonusen bör betalas tillbaka om bilen avregistreras av annan anledning än att den skrotas).

8.2 Bonusen skulle kunna betalas tillbaka vid första försäljningen

<p>Bedömning: En ordning bör inte införas där återbetalningsskyldigheten träder in vid första försäljningen.</p>

Skälen för bedömningen: Ett sätt att undvika den osäkerhet som kan uppstå för bilköpare, i synnerhet företag, som normalt har sina bilar i bara tre år, skulle vara att i stället knyta tidpunkten för återkravet till en försäljning av bilen. Det skulle innebära att bonusmottagaren blir återbetalningsskyldig om mottagaren säljer bilen inom femårsperioden.

Om den första försäljningen medför en skyldighet att betala tillbaka en mottagen bonus, kan det dock antas att företag, och särskilt t.ex. leasingföretag, skulle vara mindre intresserade av att utnyttja bonusen och därmed av att

köpa klimatbonusbilar eftersom de flesta leasingavtal löper på tre år. Följden skulle därmed kunna bli att det blir färre antal klimatbonusbilar som kommer ut på marknaden.

8.3 Bonusen skulle kunna betalas tillbaka efter hur många år bilen har varit registrerad eller ägts av bonusmottagaren

Bedömning: En ordning bör inte införas där bonusen betalas tillbaka proportionerligt, dvs. efter hur många år bilen har varit registrerad eller ägts av bonusmottagaren.

Skälen för bedömningen: Ett sätt att minska eventuella negativa effekter av en återbetalningsskyldighet för bonusmottagaren vore att konstruera återkravet så att återbetalningsskyldigheten anpassas efter hur många år bilen har varit registrerad eller ägts av bonusmottagaren. Ju längre tid bilen varit registrerad eller ägts, desto mindre av bonusbeloppet behöver betalas tillbaka. Fördelen med en sådan ordning är att den skulle minska osäkerheten för bonusmottagaren. Den som fått bonusen skulle nämligen på så sätt veta hur mycket som kan komma att behöva betalas tillbaka beroende på om man avregistrerar bilen.

Att konstruera återkravet på detta sätt kan dock antas minska den eftersträvade effekten. Avsikten med åtgärderna är att se till att klimatbonusbilar används i Sverige under en överskådlig tid. En mindre kännbar konsekvens i form av att man kan få behålla delar av utbetald bonus riskerar därför att leda till att åtgärden inte får önskad effekt. Sammantaget bör således en ordning där återbetalningen sker proportionellt inte införas.

8.4 Bonusen skulle kunna betalas ut med ett bestämt belopp per år

Bedömning: En ordning där bonusen betalas ut med ett bestämt belopp per år under viss tid bör inte införas.

Skälen för bedömningen: I dag betalas bonusen ut som ett engångsbelopp till den som förvärvat bilen och som fortfarande står som registrerad ägare vid utbetalningstillfället. Utbetalning sker tidigast sex månader efter förvärvet. Ett alternativ till dagens ordning vore att konstruera bonusen så att det totala bonusbeloppet fördelas lika över ett antal år och betalas ut med ett fastställt delbelopp varje år till den som står som registrerad ägare för bilen vid varje utbetalningstillfälle. En sådan konstruktion skulle till skillnad från

de övriga alternativen inte omfatta en skyldighet att betala tillbaka utbetald bonus.

För att få full bonus skulle man behöva fortsätta äga bilen eftersom den årliga utbetalningen görs till den som står som registrerad ägare i vägtrafikregistret. Detta skulle kunna vara ett incitament för att behålla bilen. En annan fördel med en sådan konstruktion av bonusutbetalningarna vore att de till stor del skulle kunna hanteras genom automatiserad behandling. Det skulle med andra ord kunna förenkla Transportstyrelsens hantering jämfört med en ordning som innebär en återbetalningsskyldighet.

En sådan konstruktion skulle dock kunna försvaga styrmedlet eftersom det kan antas att styrmedlet inte aktivt skulle styra bilköparna vid köptillfället på samma sätt som i dag. Det kan antas att incitamentet att köpa en ny klimatbonusbil minskar om bonusutbetalningarna fördelas över flera år i stället för att betalas ut vid ett och samma tillfälle eftersom nybilspriset för klimatbonusbilar fortfarande är väsentligt högre än för jämförbara konventionella bilar. En engångssumma som fås i nära anslutning till köpet ger rimligen en större positiv effekt än om bonusen skulle portioneras ut över flera år.

Det är vidare rimligt att anta att en sådan ordning inte skulle vara lika effektiv som en återbetalningsskyldighet eftersom man kan få åtminstone delar av det totala bonusbeloppet innan bilen kan komma att säljas vidare utomlands. Priserna för begagnade klimatbonusbilar är högre utomlands. Flera länder med köpstarka kunder har infört ekonomiska incitament för miljöbilar och således finns det större möjligheter att tjäna på att relativt kort tid efter förvärvet sälja vidare bilen utomlands och samtidigt kunna få hela eller delar av bonusbeloppet.

Sammantaget bedöms att denna ordning inte på ett tillräckligt effektivt sätt uppfyller syftet att nya klimatbonusbilar som fått en bonus ska användas i Sverige under en överskådlig tid.

8.5 Sammanfattning

De olika alternativen kan bidra mer eller mindre till att främja fortsatt användning av klimatbonusbilar i Sverige genom att begränsa exporten av subventionerade klimatbonusbilar. Sammantaget bedöms dock nackdelarna med en ordning där återbetalningsskyldigheten ”följer bilen” eller att återkravet knyts till första försäljningen överväga fördelarna och därför har dessa

alternativ valts bort. Vidare har en ordning med proportionell återbetalning valts bort eftersom en sådan ordning inte bedöms ha samma avhållande effekt som ett återkrav i och med att stora delar av bonusen fortfarande kan behållas. Slutligen har även en ändrad ordning där bonusen betalas ut under flera år valts bort eftersom en sådan ordning inte bedöms få samma styreffekt som en bonus som betalas ut som en större engångssumma och eftersom en sådan ordning inte heller kräver att en mottagen bonus ska betalas tillbaka bedöms den inte ha lika stor effekt som huvudförslaget.

9. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Ändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2021. Bestämmelserna ska inte tillämpas på bilar som före ikraftträdandet har ställts på i enlighet med 17 § 1 b.

Skälen för förslaget: Förordningsändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 januari 2021.

Endast klimatbonusbilar som har ställts på efter ikraftträdandet bör omfattas. Klimatbonusen betalas ut i turordning efter den dag då bilen ställts på. Att inte införa en särskild övergångsbestämmelse som anger vilka bilar som ska omfattas av de nya bestämmelserna skulle medföra att turordningen för utbetalningar kan påverkas. Mot denna bakgrund är det är lämpligt att endast nya bilar träffas av de nya bestämmelserna, och därför bör det införas en övergångsbestämmelse som tydliggör att de nya bestämmelserna ska tillämpas för nya bilar som ställts på efter ikraftträdandet.

10. Konsekvenser

10.1 Syftet med regleringen och alternativa lösningar

Huvudmotivet för bonus–malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade bilar med lägre koldioxidutsläpp per kilometer. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan. En brist i det nuvarande systemet är att det inte finns något som hindrar att en bil förs ut ur landet trots att ägaren till bilen har fått en bonus för att ha förvärvat en ny klimatbonusbil. Detta är särskilt framträdande när det gäller elbilar och laddhybrider. Det finns därför en stor risk att förtroendet för bonussystemet urholkas och att syftet med stödet inte uppfylls. En hög export av klimatbonusbilar medför också högre samhällsekonomiska kost-

nader för att minska utsläppen av koldioxid genom detta styrmedel (Riksrevisionens rapport Statliga åtgärder för fler miljöbilar, RiR 2020:1, s. 43). Syftet med de föreslagna bestämmelserna är att främja att nya klimatbonusbilar fortsätter användas på de svenska vägarna i stället för att exporteras utomlands. Flera lösningar har övervägts och diskuteras i avsnitt 8. Där redogörs också för konsekvenser som lösningarna ger upphov till och skälen till att lösningarna har valts bort.

10.2 Vilka berörs av ändringarna?

Klimatbonusen riktar sig till fysiska personer, kommuner, regioner och företag som köper en ny klimatbonusbil.

10.2.1 Hur påverkar ändringarna fysiska personer?

Ett förslag som innebär att bonusen ska betalas tillbaka om bilen avregistreras under klimatbonusbilens första fem år i trafik innebär att fysiska personer inte längre kommer att kunna exportera den privatägda bilen utan att behöva betala tillbaka bonusen. Fysiska personer som säljer bilen vidare på den svenska andrahandsmarknaden kan därför vilja säkerställa rätten till ersättning av köparen om bilen skulle avregistreras av en senare ägare, vilket kan ske i köpeavtal. Redan i dag skrivs det dock i de flesta fall ett köpeavtal. Fysiska personer som leasar sin klimatbonusbil berörs däremot inte av återbetalningsskyldigheten på så sätt att ett återkrav kan riktas mot dem. I de fallen är det nämligen leasinggivaren som är ägare av bilen och därmed mottagare av bonusen.

Att klimatbonusbilen ska vara registrerad i Sverige i minst fem år kan också ha en viss begränsande effekt på efterfrågan av klimatbonusbilar, eftersom det blir mindre ekonomiskt lönsamt att sälja begagnade klimatbonusbilar på andrahandsmarknader utanför Sverige.

10.2.2 Hur påverkar ändringarna företag?

Förslaget bedöms inte få några konsekvenser för företagens administrativa kostnader. Klimatbonusen kan ges till alla företag som använder tjänstebilar eller förmånsbilar som är personbilar, lätta lastbilar eller lätta bussar.

Förslaget med återbetalningsskyldighet under bilens första fem år i trafik innebär dock att företagen inte längre kommer att kunna exportera den företagsägda klimatbonusbilen utan att behöva betala tillbaka bonusen, vilket är syftet med åtgärden. Företag som säljer bilen vidare på den svenska andra-

handsmarknaden kan därför vilja säkerställa rätten till ersättning av köparen om bilen skulle avregistreras av en senare ägare, vilket kan ske i köpeavtal. Redan i dag skrivs dock i de flesta fall ett köpeavtal. Det blir allt vanligare att företag leasar sina bilar. I de fallen är det leasinggivaren som är ägaren av bilen. Om bilen är en klimatbonusbil är det alltså leasinggivaren som är bonusmottagare. Företag som leasar en klimatbonusbil berörs därmed inte av återbetalningsskyldigheten.

Att klimatbonusbilen ska vara registrerad i Sverige i minst fem år kan även ha en viss begränsande effekt på efterfrågan av klimatbonusbilar, eftersom det blir mindre ekonomiskt lönsamt att sälja begagnade klimatbonusbilar på andrahandsmarknader utanför Sverige.

10.3 Hur påverkar ändringarna miljön?

Ur ett samlat klimatperspektiv har det ingen betydelse om klimatbonusbilen används i Sverige eller i ett annat EU-land, eftersom elproduktionens utsläpp omfattas av EU:s utsläppshandelssystem. Elektrifiering av fordon som används i Sverige är en viktig komponent för möjligheten att uppnå Sveriges nationella målsättning om 70 procent minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn 2030 jämfört med 2010 års nivåer. Förslaget bedöms leda till mindre export av sådana fordon vilket kan underlätta den nationella måluppfyllelsen. I den mån förslaget leder till att klimatbonusbilar står för en högre andel av personbilstrafiken i Sverige kan det också bidra till lägre utsläpp av luftföroreningar såsom kväveoxider. Att klimatbonusbilen ska vara registrerad i Sverige i minst fem år kan ha en viss begränsande effekt på efterfrågan av klimatbonusbilar. Kravet på återbetalningsskyldighet bedöms dock få relativt liten betydelse för klimatbonusens incitamenteffekt.

10.4 Hur påverkar ändringarna handeln inom EU?

Sett till EU i stort bedöms ändringarna ha ringa påverkan på handel och konkurrensförhållanden. Ändringarna, om de får avsedd effekt, medför att exporten av begagnade klimatbonusbilar från Sverige till närliggande länder kan minska. Hur stor effekten blir beror på flera omständigheter, varav en är hur stor vinningen är för ägaren att sälja bilen utomlands jämfört med att behöva betala tillbaka den bonus man har fått. Om exporten av begagnade klimatbonusbilar från Sverige minskar, skulle ändringarna i någon mån kunna påverka antalet miljöbilar som omsätts inom EU som helhet.

10.5 Vilka konsekvenser får ändringarna för myndigheter, regioner och kommuner?

Att klimatbonusbilen ska vara registrerad i Sverige i minst fem år kan ha en viss begränsande effekt på efterfrågan av klimatbonusbilar, eftersom det blir mindre ekonomiskt lönsamt att sälja begagnade klimatbonusbilar på andrahandsmarknader utanför Sverige. Detta kan leda till något lägre offentliga finansiella kostnader för klimatbonusen. Bedömning av behov för de årliga anslagen för klimatbonus sker samlat som en del av den årliga budgetprocessen.

Ändringarna kan innebära en ökad administration för Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har redan i dag ansvar för att kräva tillbaka utbetald bonus om någon av de grunder som anges i förordningen om klimatbonusbilar är aktuella så en ytterligare grund för återkrav tillför inte i sig en ny typ av arbetsuppgift (23 § förordningen om klimatbonusbilar). Myndigheten har också ansvar för att följa upp bonusen. Ändringarna innebär dock att Transportstyrelsen behöver fatta beslut om att kräva tillbaka utbetald bonus. I samband med detta måste de bilar som först fått en bonus och som därefter har avregistrerats identifieras. Det kan finnas en risk för felaktiga registreringar i vägtrafikregistret om ägaren inte anmäler att fordonet har exporterats. Normalt sett bör Transportstyrelsen få information om fordonen via EUCARIS. Det kan dock inte uteslutas att om fordonet exporterats till ett tredje land så saknas i dag möjlighet för Transportstyrelsen att få nödvändig information. I dag sker dock de flesta exporter till Norge och Tyskland, dvs. inom EU och EES. Inför ett beslut om återkrav kan det också vara aktuellt att bedöma om det finns särskilda skäl för att befria bonusmottagaren från återbetalningskravet (24 § förordningen om klimatbonusbilar). När det gäller frågan om identifiering av bilar som kan aktualisera återkrav så skulle det enligt Transportstyrelsen troligen vara möjligt att utveckla ett sådant systemstöd. Kostnaden för detta skulle uppgå till 5–7 miljoner kronor. Om den återbetalningsskyldige inte betalar frivilligt kan Transportstyrelsen behöva ansöka om betalningsföreläggande eller ansöka om stämning i allmän domstol för att utverka en exekutionstitel. Transportstyrelsen har utarbetade informationskanaler, bl.a. i form av sin webbplats och information skulle också kunna skickas ut tillsammans med försäkran och bör eventuella informationsinsatser bör kunna hanteras inom ramen för den ordinarie verksamheten.

Kronofogdemyndigheten skulle kunna få något fler ärenden om betalningsförelägganden eftersom det är ett sätt för Transportstyrelsen att kräva tillbaka pengarna från den bonusmottagare som motsätter sig en betalningsuppmaning från Transportstyrelsen. Det är svårt att avgöra hur många ärenden det kan röra sig om men det bedöms röra sig om ett mindre antal ärenden av det totala antalet personbilar som exporteras och som kan föranleda återkrav (se avsnitt 1).

Ändringarna bedöms leda till ett mindre antal nya mål för domstolarna. Transportstyrelsens beslut om att kräva tillbaka utbetald bonus får inte överklagas. För att utverka en exekutionstitel kan Transportstyrelsen behöva ansöka om stämning i allmän domstol om återkrav bestrids av bonusmottagaren. Det är svårt att avgöra hur många mål det kan röra sig om men det bedöms röra sig om ett mindre antal mål av det totala antalet personbilar som exporteras och som kan föranleda återkrav (se avsnitt 1). Ett återkrav kan som högst avse 60 000 kronor, så det bör rimligen kunna antas att den bonusmottagare som har för avsikt att avregistrera en klimatbonusbil av någon annan anledning än att den skrotas kommer att följa ett beslut om återkrav framför att dra ut på processen genom att bestrida återkravet. Tvisterna bör inte heller avse särskilt komplicerade frågor eftersom det bör vara förhållandevis enkelt att konstatera om bilen har avregistrerats och när detta skedde. Så som nämns i avsnitt 6 kan det uppstå tvister mellan säljare och köpare av en begagnad klimatbonusbil. Dessa tvister kan komma att behöva hanteras av domstolarna även om antalet mål bör bli få i och med att det i de flesta fall upprättas ett köpeavtal genom vilket eventuell ersättning för ett återkrav kan regleras. Mot denna bakgrund bedöms det endast vara fråga om marginella kostnadsökningar som kan hanteras inom befintliga anslag.

Ändringarna bedöms inte få några administrativa konsekvenser för övriga statliga myndigheter, regioner eller kommuner. Däremot omfattas även den offentliga sektorn av förslaget om återbetalningsskyldighet vid köp eller leasing av en ny klimatbonusbil på samma sätt som en fysisk person eller ett företag.