



Klimat- och näringslivsdepartementet

En tillfällig skrotningspremie införs för att påskynda omställningen av den svenska fordonsflottan

1. Promemorians huvudsakliga innehåll

Regeringen har i budgetpropositionen för 2024 aviserat och avsatt medel för en tillfällig skrotningspremie (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22 s. 84). I denna promemoria föreslås att skrotningspremien ska lämnas till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och i samband med detta köper eller leasar en elbil. Beloppet föreslås uppgå till 10 000 kronor. Det föreslås att premien administreras av Boverket. Den nya förordningen om skrotningspremie föreslås gälla till utgången av 2025.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 15 augusti 2024.

2. Förordning om skrotningspremie

Härmed föreskrivs följande.

Inledande bestämmelser

1 § För att bidra till att minska utsläppen av växthusgaser får Boverket, i den utsträckning det finns medel, lämna en skrotningspremie enligt denna förordning till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och som köper eller leasar en elbil.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

Ordförklaringar

3 § I denna förordning betyder

1. *äldre bil med förbränningsmotor*: en personbil i klass I enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner
 - a) som har förbränningsmotor,
 - b) vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram, och
 - c) som är klassificerad i utsläppsklass Euro 4 eller motsvarande äldre utsläppsklass,
2. *elbil*: en personbil i klass I enligt lagen om vägtrafikdefinitioner som är klassificerad i utsläppsklass El enligt 32 § avgasreninglagen (2011:318),
3. *leasing*: hyra av en bil för en bestämd hyrestid på minst ett år,
4. *leasad elbil*: en elbil som leasas av en leasetagare,
5. *leasetagare*: den som leasar en elbil,
6. *auktoriserad bilskrotare*: en bilskrotare som har auktoriserats enligt kraven i bilskrotningsförordningen (2007:186), och
7. *vägtrafikregistret*: det register som avses i 2 kap. 1 § vägtrafikdatalagen (2019:369).

4 § I denna förordning betyder *närstående*

1. en person som är make, sambo, barn, styvbarn, fosterbarn, förälder, mor- och farföräldrar eller syskon till sökanden,
2. en person som är make, sambo eller barn till någon av dem som avses i 1, eller
3. ett dödsbo som sökanden eller någon som avses i 1 eller 2 är delägare i.

Förutsättningar för skrotningspremien

5 § Skrotningspremien får endast lämnas till den som har överlämnat en äldre bil med förbränningsmotor för skrotning till en auktoriserad bilskrotare och om följande förutsättningar är uppfyllda:

1. den skrotade bilen har avregistrerats ur vägtrafikregistret på grund av skrotning tidigast den 15 augusti 2024,
2. den skrotade bilen kontrollbesiktigats någon gång under tiden 6 juli 2022–6 september 2023,
3. sökanden varit registrerad ägare i vägtrafikregistret till den skrotade bilen sedan den 6 september 2023,
4. den auktoriserade bilskrotaren har utfärdat ett mottagningsbevis enligt kraven i bilskrotningsförordningen, och
5. sökanden
 - a) har köpt en elbil för eget bruk och tidigast den 15 augusti 2024 har registrerats i vägtrafikregistret som ägare till bilen, eller
 - b) tidigast den 15 augusti 2024 har registrerats i vägtrafikregistret som leasetagare till en elbil.

6 § Skrotningspremien får endast lämnas om sökanden åtar sig att

1. äga elbilen i minst ett år från det registrerade förvärvsdatumet, eller
2. leasa elbilen i minst ett år från det datum som sökanden registrerades i vägtrafikregistret som leasetagare.

7 § Skrotningspremien får endast lämnas en gång per sökande.

Premien får inte lämnas om

1. den skrotade bilen eller den köpta eller leasade elbilen legat till grund för en tidigare premie enligt denna förordning,
2. elbilen har ägts av en närstående till sökanden,
3. den skrotade bilen har använts av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet, eller
4. den köpta eller leasade elbilen är avsedd att användas av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet.

8 § Skrotningspremien får inte lämnas till den som vid ansökningstillfället har skulder som avser förfallna skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

Skrotningspremiens storlek

9 § Skrotningspremien uppgår till 10 000 kronor.

Ansökan om skrotningspremie

10 § En ansökan om skrotningspremie får göras tidigast när sökanden har köpt eller leasat en elbil och den skrotade bilen har avregistrerats på grund av skrotning.

11 § En ansökan om skrotningspremie ska innehålla följande:

1. uppgifter om sökandens namn, personnummer och kontaktuppgifter,
2. uppgifter om sökandens svenska bankkonto, bankgiro eller plusgiro,
3. uppgift om den skrotade bilens registreringsnummer,
4. uppgifter om den köpta eller leasade elbilens registreringsnummer,
5. uppgifter om vilken auktoriserad bilskrotare som den skrotade bilen har överlämnats till för skrotning,
6. uppgift om att den skrotade bilen inte har använts av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet,
7. uppgift om att den köpta eller leasade elbilen inte är avsedd att användas av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet,
8. uppgift om att elbilen inte har ägts av en närstående till sökanden, och
9. de övriga uppgifter som Boverket behöver för att kunna fatta beslut om skrotningspremien.

Uppgifterna ska lämnas på heder och samvete.

12 § I samband med ansökan ska sökanden lämna in det åtagande som avses i 6 §.

13 § En ansökan om skrotningspremie ska vara skriftlig och ges in elektroniskt till Boverket. Ansökan ska ha kommit in till Boverket senast den 14 augusti 2025.

14 § Sökanden ska på begäran av Boverket lämna de ytterligare handlingar eller uppgifter som behövs för prövningen.

Prövning och beslut om skrotningspremie

15 § Frågor om skrotningspremie enligt denna förordning prövas av Boverket.

16 § Ett beslut om skrotningspremie får förenas med de villkor som behövs för att tillgodose syftet med premien.

Utbetalning av skrotningspremien

17 § Skrotningspremien ska betalas ut till det svenska bankkonto, bankgiro eller plusgiro som sökanden har angett i sin ansökan.

Återbetalningsskyldighet

18 § Mottagaren av en skrotningspremie är återbetalningsskyldig, om

1. mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att premien betalats ut felaktigt,
2. premien har betalats ut felaktigt på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga,
3. premien av någon annan orsak har betalats ut felaktigt och mottagaren borde ha insett detta,
4. mottagaren har överlåtit elbilen inom ett år från det registrerade förvärvsdatumet,
5. mottagaren har avbrutit leasingen inom ett år från det datum mottagaren registrerades i vägtrafikregistret som leasetagare, eller
6. ett villkor för premien inte har följts.

Återkrav

19 § Om den som har fått en skrotningspremie enligt denna förordning är återbetalningsskyldig enligt 18 §, ska Boverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka premien.

På det belopp som en mottagare är återbetalningsskyldig för ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslutet om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

Om det finns särskilda skäl får Boverket helt eller delvis avstå från kravet på återbetalning eller kravet på ränta.

Tillsyn och uppföljning

20 § Boverket utövar tillsyn över att villkoren för premien följs.

Boverket ska följa upp att syftet med premien tillgodoses och varje år i samband med sin årsredovisning rapportera till Regeringskansliet hur medlen använts och vilka resultat som uppnåtts.

21 § Sökanden ska på Boverkets begäran lämna de uppgifter som Boverket behöver för sin tillsyn och för att kunna följa upp premien.

Anmälan om brott

22 § Boverket ska göra en anmälan till Polismyndigheten om det finns anledning att anta att sökanden har gjort sig skyldig till

- a) brott enligt 9 kap. 1, 2 eller 3 § brottsbalken,
- b) ett straffbart försök eller en straffbar förberedelse eller stämpling till brott enligt 9 kap. 1 eller 3 § brottsbalken, eller
- c) brott enligt 15 kap. 10 § brottsbalken.

Överklagande

23 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut om återkrav enligt 19 § får dock inte överklagas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den 15 augusti 2024.
 2. Förordningen upphör att gälla vid utgången av vid utgången av 2025.
 3. Den upphävda förordningen gäller dock fortfarande för premier som har lämnats före utgången av 2025.

3. Bakgrund

Även om andelen elbilar i nybilsförsäljningen har ökat snabbt under de senaste åren består fortfarande omkring 90 procent av Sveriges personbilsflotta av bensin- och dieslbilar. För att nå klimatmålen till 2030 och Sveriges åtaganden inom EU behövs därför åtgärder som ökar incitamenten för att fasa ut äldre bilar med förbränningsmotorer. Sådana incitament möjliggör att transportsektorn når hela vägen till i princip noll utsläpp tidigare än vad som annars hade varit fallet.

En tillfällig skrotningspremie kan bidra till att ställa om fordonsflottan. En skrotningspremie innebär att incitament ges till att fasa ut äldre bilar med förbränningsmotor ur flottan. Premien bidrar därmed till att både fasa ut de äldsta bilarna som i regel har störst utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar – och dessutom är sämre ur ett trafiksäkerhetsperspektiv – och skapa byteskedjor som förväntas ge incitament till nyare bilar på marknaden med nollutsläpp och högre säkerhet.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2024 aviserat införandet av en tillfällig skrotningspremie till den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil (prop. 2023/2024:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22 s. 84 och 116). Medel har avsatts för skrotningspremien under 2024 och 2025.

4. En tillfällig skrotningspremie

4.1 En ny förordning om skrotningspremie införs

Förslag: En ny förordning om skrotningspremie ska införas.

Skälen för förslaget: Regeringen har i budgetpropositionen för 2024 aviserat och avsatt medel för införandet av en tillfällig skrotningspremie till den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil (prop. 2023/24:1 utg.omr. 20 avsnitt 3.22 s. 84 och 116). Skrotningspremien är en förmån för enskilda som regeringen kan besluta om genom förordning. Det bör införas en ny förordning som anger hur skrotningspremien ska fördelas.

4.2 Premiens syfte

Förslag: För att bidra till att minska utsläppen av växthusgaser ska en skrotningspremie få lämnas till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och som köper eller leasar en elbil. Premien ska få lämnas i den utsträckning det finns medel.

Skälen för förslaget: Skrotningspremien är avsedd att bidra till omställningen av den svenska personbilsflottan från bensin- eller dieseldrivna bilar till nollutsläppsfordon. Genom att en äldre bil med förbränningsmotor byts ut till ett nollutsläppsfordon bedöms en positiv klimateffekt kunna uppnås. Premien bedöms även kunna bidra till att skapa byteskedjor och främja andrahandsmarknaden av elbilar. Skrotningspremien bör syfta till att minska utsläppen av växthusgaser. För att bidra till att minska utsläppen av växthusgaser bör alltså en skrotningspremie få lämnas till den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och som köper eller leasar en elbil.

Däremot bör premien inte syfta till att främja omställningen av fordon som används eller har använts i enskild näringsverksamhet. Den elbil som köps eller leasas bör vara avsedd för privat bruk. Detta bör uttryckas genom att i förordningen ange att endast privatpersoner kan motta en skrotningspremie. Skulle premien få lämnas till personer som bedriver enskild näringsverksamhet uppstår fråga om premiens förenlighet med EU:s statsstödsregler. Det skulle också ställa andra krav på premiens utformning och skulle kunna försena införandet. Ordet privatpersoner bör användas i

stället för orden fysiska personer för att tydliggöra att elbilen ska vara avsedd för privat bruk.

Skrotningspremien är avsedd att vara en tillfällig förmån till enskilda. Det bör inte finnas en ovillkorlig rätt till skrotningspremien. Premien bör därför endast få lämnas i den utsträckning det finns medel. Antalet sökanden som premien kan lämnas till beror dels på de medel som avsatts för ändamålet under 2024 och 2025, dels på storleken på premien. Om premiens storlek, se avsnitt 4.6.

4.3 Ordförklaringar

Förslag: Dessa ord ska ha följande betydelse i förordningen

1. *äldre bil med förbränningsmotor*: en personbil i klass I enligt lagen om vägtrafikdefinitioner

a) som har förbränningsmotor,

b) vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram, och

c) som är klassificerad i utsläppsklass Euro 4 eller motsvarande äldre utsläppsklass,

2. *elbil*: en personbil i klass I som är klassificerad i utsläppsklass El enligt avgasreningslagen,

3. *leasing*: hyra av en bil för bestämd hyrestid på minst ett år,

4. *leasad elbil*: en elbil som leasas av en leasetagare,

5. *leasetagare*: den som leasar en elbil,

6. *auktoriserad bilskrotare*: en bilskrotare som auktoriserats enligt kraven i bilskrotningsförordningen, och

7. *vägtrafikregistret*: det register som avses i vägtrafikdatalagen.

I förordningen ska avses med *närstående*

1. en person som är make, sambo, barn, styvbarn, fosterbarn, förälder, mor- och farförälder, eller syskon till sökanden,

2. en person som är make, sambo eller barn till någon av de i punkten 1, eller

3. ett dödsbo som sökanden eller någon som avses i punkten 1 eller 2 är delägare i.

Skälen för förslaget: För att undvika att bestämmelserna tyngs av upprepade långa förklaringar eller hänvisningar bör det införas ett antal ordförklaringar i den nya förordningen. Skrotningspremien bör endast bli aktuell vid skrotning av äldre bilar med förbränningsmotor. Vidare bör de personbilar som omfattas vara personbilar i klass I enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Som redogjorts för i avsnitt 4.1 är

skrotningspremien avsedd att lämnas till privatpersoner och bör således endast omfatta personbilar i klass I för privat bruk.

Den personbil som skrotas bör vara en äldre bil med förbränningsmotor. Det bör således anges i förordningen att de personbilar som skrotas bör ha uppnått en viss ålder för att kunna ligga till grund för en skrotningspremie. Den skrotade bilen bör vara klassificerad i utsläppsklass Euro 4 eller i en tidigare utsläppsklass. Fordon med utsläppsklass Euro 4 har betydligt högre utsläpp än nyare bilar och det är därför motiverat att rikta skrotningspremien mot just bilar som är klassificerade i utsläppsklass Euro 4 eller motsvarande äldre Euro-klasser. Utsläppsklass Euro 4 började gälla 2005 och gällde fram till dess att utsläppsklass Euro 5 blev obligatoriskt för nya bilar den 3 januari 2009. Detta innebär att de bilar som kan skrotas bör vara åtminstone 15 år eller äldre. Fordonsparken bedöms därmed kunna förnygras och förnyas genom nyare och mer miljövänliga personbilar.

Sammantaget när det gäller den bil som ska skrotas bör det införas en ordförklaring som innebär att med äldre bil med förbränningsmotor avses en personbil i klass I enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner med förbränningsmotor och vars totalvikt inte överstiger 3 500 kilogram och som är klassificerad i utsläppsklass Euro 4 eller i en tidigare utsläppsklass.

Den bil som ska skrotas bör överlämnas till en auktoriserad bilskrotare. Det bör därför införas en ordförklaring som innebär att med auktoriserad bilskrotare avses en bilskrotare som auktoriserats enligt kraven i bilskrotningsförordningen (2007:186).

Utöver att det föreslås att en äldre bil med förbränningsmotor ska skrotas föreslås att sökanden ska köpa eller leasa en elbil. Det bör därför införas en ordförklaring av elbil. Med elbil bör avses en personbil i klass I enligt förordningen om vägtrafikdefinitioner och som är klassificerad i utsläppsklass El enligt 32 § avgasreningslagen (2011:318). Miljöklass eller utsläppsklass framgår av vägtrafikregistret, se avsnitt 2.1 i bilaga 1 till vägtrafikdataförordningen (2019:382). Så kallade plug-in-hybrider eller laddhybrider bör inte omfattas.

Vidare bör det införas ordförklaringar av leasing, leasetagare och leasad elbil. Leasing innebär att en bil hyrs. Den som hyr bilen är leasetagare. Vid leasing ägs bilen av leasinggivaren som är ett företag. Företaget, dvs. leasinggivaren, hyr i sin tur ut bilen till en leasetagare. Det är företaget som är registrerat

som ägare medan den som hyr bilen registreras som leasetagare. I avsnitt 4.4 föreslår att skrotningspremien endast bör komma i fråga för leasing om leasetagaren hyr bilen för en bestämd tid på minst ett år. Med leasing bör därför avses hyra av en bil för en bestämd hyrestid på minst ett år. Med leasetagare bör avses den som leasar en elbil. Med leasad elbil bör avses en elbil som leasas av en leasetagare.

Det bör också införas en ordförklaring av ordet närstående eftersom det i avsnitt 4.5 föreslås att sökanden inte får ha köpt elbilen av en närstående. Med närstående bör avses en person som är make, sambo, barn, styvbarn, fosterbarn, förälder, mor- eller farförälder, syskon till sökanden, dessa personers makar, sambor och barn, eller ett dödsbo som sökanden eller någon av de tidigare nämnda personerna är delägare i. Liknande ordförklaringar av närstående finns i 2 kap. 22 § inkomstskattelagen (1999:1229) och i 6 § förordningen (2022:81) om viss sjukpenning i förebyggande syfte och viss smittbärrpenning med anledning av sjukdomen covid-19.

I promemorian föreslås också att premien inte ska få lämnas till den som har skulder som avser förfallna skatter eller avgifter enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (2004:629) om trängselskatt, vägtrafikskattelagen (2006:227), lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller förordningen (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

4.4 Grundläggande förutsättningar för när skrotningspremien får lämnas

Förslag: Skrotningspremien ska endast få lämnas om sökanden har överlämnat en äldre bil med förbränningsmotor för skrotning till en auktoriserad bilskrotare. Bilen ska ha avregistrerats på grund av skrotning tidigast den 15 augusti 2024. Den skrotade bilen ska ha kontrollbesiktigats någon gång under tiden 6 juli 2022–6 september 2023. Sökanden ska vara registrerad ägare till den skrotade bilen sedan den 6 september 2023. Den auktoriserade bilskrotaren ska utfärda ett mottagningsbevis enligt kraven i bilskrotningsförordningen. Sökanden ska antingen ha köpt en elbil för eget bruk och tidigast den 15 augusti 2024 registrerats som ägare till bilen eller ha tidigast den 15 augusti 2024 registrerats som leasetagare till en elbil. Premien ska endast få lämnas om sökanden åtar sig att äga elbilen i minst ett år från det registrerade förvärvsdatumet eller leasa elbilen i minst ett år

från det datum som sökanden registrerades som leasetagare. Premien ska få lämnas endast en gång per sökande.

Skälen för förslaget: Skrotningspremien är avsedd att bidra till att ställa om den svenska fordonsflottan. Därför bör det inte vara vilken personbil som helst som bör komma i fråga att skrotas. Det ska alltså inte vara möjligt att få en skrotningspremie genom att skrota en bil som en längre tid stått oanvänd utan det bör handla om en bil som sökanden har haft för avsikt att fortsätta använda men som sökanden väljer att ersätta med en mer miljövänlig bil. Den äldre bil med förbränningsmotor som ska skrotas bör ha kontrollbesiktigats någon gång under tiden 6 juli 2022 till den 6 september 2023, vilket är den dag då införandet av skrotningspremien aviserades av regeringen.

Sökanden bör inte heller kunna köpa vilken bil som helst och skrota den utan det bör införas ett krav på att sökanden ska ha varit registrerad som ägare till den bil som ska skrotas i vart fall sedan den 6 september 2023. Det var det datumet som regeringen aviserade att det skulle införas en skrotningspremie. Den bil som skrotas bör ha avregistrerats tidigast den 15 augusti 2024. Det kan ta några dagar mellan det att bilen lämnats in för skrotning och skrotning och avregistrering faktiskt har skett. Det innebär att vissa bilar visserligen kan ha lämnats in för skrotning något tidigare. Genom ett krav på att bilen tidigast har avregistrerats den 15 augusti 2024 bör bilen dock ha kommit att överlämnas för skrotning i tämligen nära anslutning till det att förordningen träder i kraft. Det bör noteras att skrotning kan ske före eller efter det att sökanden har köpt eller leasat en elbil. Ansökan kan dock göras först när både bilen skrotats och elbilen köpts eller leasats, se avsnitt 4.8.

För att bilen ska tas om hand på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt bör det införas ett krav på att sökanden ska ha lämnat den bil som skrotas till en auktoriserad bilskrotare som skrotar bilen. I bilskrotningsförordningen finns bestämmelser om hur auktoriserade bilskrotare ska ta hand om personbilar som ska skrotas och vad som krävs för att bli en auktoriserad bilskrotare. Den bilskrotare som vill bli auktoriserad ska ansöka om auktorisation hos länsstyrelsen. Kommunerna utövar enligt miljöbalken och miljötillsynsförordningen (2011:13) tillsyn över de auktoriserade bilskrotarna. Utöver att bilen ska lämnas till en auktoriserad bilskrotare bör det också krävas att bilskrotaren har utfärdat ett mottagningsbevis. Mottagningsbevis

är ett skriftligt intyg om att en s.k. uttjänt bil har förvärvats för skrotning. Den som lämnar en uttjänt bil för skrotning ska få ett mottagningsbevis när bilen överlämnats till den auktoriserade bilskrotaren. Då sker ett ägarbyte från fordonsägaren till bilskrotaren. I och med registreringen av mottagningsbeviset förhindras framtida ägarbyten eftersom bilen är avsedd att inom kort omhändertas och skrotas enligt gällande regler. I bilskrotningsförordningen finns bestämmelser om vilka som är behöriga att utfärda s.k. mottagningsbevis och skrotningsintyg. Det krävs också att de auktoriserade bilskrotarna anmäler till länsstyrelsen vilka personer som får underteckna mottagningsbevis och skrotningsintyg. Efter skrotningen utfärdas ett skrotningsintyg. Skrotningsintyget är ett intyg som visar att åtgärder har vidtagits för en hälso- och miljömässigt godtagbar hantering av en uttjänt bil. Skrotningsintyget ligger till grund för avregistreringen i vägtrafikregistret. I vägtrafikregistret anges skrotning som orsak till avregistreringen.

Utöver ett krav på att sökanden ska skrota en äldre bil med förbränningsmotor bör det också krävas att sökanden köper eller leasar en elbil. Elbilen bör ha köpts tidigast den 15 augusti 2024. Om det är fråga om leasing bör sökanden ha registrerats som leasetagare tidigast den 15 augusti 2024. Det bör dock inte uppställas något krav på att det ska vara en ny elbil som sökanden köper. Inte heller i fråga om leasing bör det uppställas något krav på att elbilen ska vara ny.

En premie bör kunna ges endast en gång per sökande. Genom en sådan begränsning minskar risken för missbruk och fler ges möjlighet att få en premie.

Den elbil som köps eller leasas av en sökande bör ägas eller innehas av sökanden under en viss minsta bestämd tid. Det bör komma till uttryck i förordningen genom att ange att sökanden vid köp ska åta sig att äga bilen i minst ett år från det förvärvsdatum som registrerats i vägtrafikregistret. Sökanden bör alltså inte kunna överlåta bilen i nära anslutning till att premien har betalats ut. Att i förtid avbryta ett pågående leasingavtal kan vara förenat med en kostnad. Det är därför troligt att det inte är lika vanligt förekommande som att sälja en bil. Det bör dock även i fråga om leasing införas ett krav på att sökanden åtar sig att leasa bilen i minst ett år från det datum som sökanden registrerades i vägtrafikregistret som leasetagare. Sökanden bör alltså inte i förtid avbryta en leasing i nära anslutning till att

premien har betalats ut. Genom krav på att sökanden förbinder sig att äga eller inneha elbilen en viss tid bör risken för missbruk minska. I avsnitt 4.11 föreslås att mottagaren ska vara skyldig att återbetala skrotningspremien om leasing avbryts eller om bilen säljs inom ett år.

4.5 Övriga förutsättningar för skrotningspremien

Förslag: Skrotningspremien ska inte få lämnas om den skrotade bilen eller den köpta eller leasade elbilen legat till grund för en tidigare premie enligt förordningen. Premien ska inte få lämnas om elbilen har ägts av en närstående. Premien ska inte få lämnas till en sökande som vid ansökningstillfället har skulder som avser vissa förfallna skatter eller avgifter. Premien ska inte heller få lämnas om den skrotade bilen använts av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet eller den köpta eller leasade elbilen är avsedd att användas av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet.

Skälen för förslaget: I avsnitt 4.4 föreslås att premien endast ska kunna ges en gång per sökande. Även om det i praktiken – om systemet med skrotningsintyg fungerar som det ska – inte bör vara möjligt att samma bil används av olika sökanden för att få skrotningspremien bör det införas en bestämmelse som förhindrar att samma skrotade bil eller köpta eller leasade elbil kan ligga till grund för en skrotningspremie mer än en gång. Om bilen redan tidigare legat till grund för en skrotningspremie bör alltså en senare sökande inte kunna få någon skrotningspremie.

Premien är avsedd att stimulera andrahandsmarknaden för elbilar. Premien bör därför inte lämnas till en sökande som köpt en elbil som ägts av en närstående. Endast elbilar som köpts av annan än en närstående till sökande bör kunna ligga till grund för premien. I avsnitt 4.9 föreslås att sökanden i ansökan ska intyga på heder och samvete att elbilen inte ägts av en till sökanden närstående. Om närstående, se avsnitt 4.3.

I avsnitt 4.2 föreslås att premien endast ska få lämnas till privatpersoner. Det bör således införas ett krav på att den skrotade bilen inte ska ha använts av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet och att den elbil som köps eller leasas inte ska vara avsedd att användas av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet. I avsnitt 4.9 föreslås att sökanden i ansökan ska intyga på heder och samvete att sökanden inte har använt den skrotade bilen i enskild

näringsverksamhet och att sökanden inte avser att använda den köpta eller leasade elbilen i sådan verksamhet.

Vidare bör premien inte lämnas till en sökande som har skulder som avser vissa förfallna skatter eller avgifter, se avsnitt 4.3. Det krävs en reglering som hindrar eller i vart fall minskar risken för att bilar som ligger till grund för premien ägs av bilmålvakter. Om sökanden däremot har betalat en uppkommen skuld innan ansökan görs bör det inte hindra att en skrotningspremie lämnas till sökanden. Förekomsten av skulder kommer att kontrolleras i samband med ansökan. Om en skuld uppkommer efter det att ansökan gjorts bör det inte hindra att en skrotningspremie lämnas till sökanden.

4.6 Skrotningspremiens storlek

Förslag: Skrotningspremien ska uppgå till 10 000 kronor.

Skälen för förslaget: Storleken på skrotningspremien bör vara så hög att den ger ett tillräckligt incitament att ersätta en äldre bil med förbränningsmotor med en elbil som antingen köps eller leasas. Under 2022 skrotades drygt 156 000 bilar. För 2024 är prognosen att cirka 180 000 elbilar (nya och begagnade) byter ägare. Enligt uppgifter från Transportstyrelsen var det 800 personer som både skrotade en bil och köpte eller blev leasetagare till en elbil under 2023. Syftet med skrotningspremien är att öka detta antal. En alltför hög skrotningspremie bedöms kunna öka risken för fusk och felaktiga utbetalningar. Anslaget är 250 miljoner kronor för 2024 och 250 miljoner kronor för 2025. Mot denna bakgrund bedöms att skrotningspremien bör uppgå till 10 000 kronor. Anslaget kan därmed räcka till omkring 25 000 premier under 2024 och 25 000 premier under 2025.

4.7 Prövning och beslut om skrotningspremie

Förslag: Frågor om skrotningspremien ska prövas av Boverket. Ett beslut om skrotningspremie ska få innehålla de villkor som behövs för att tillgodose syftet med premien.

Skälen för förslaget: Boverket bör pröva frågor om skrotningspremien. Myndigheten har erfarenhet sedan tidigare av att administrera bidrag till privatpersoner och bedöms därför ha förutsättningar för att administrera skrotningspremien.

Det föreslås bestämmelser som utförligt klargör under vilka förutsättningar skrotningspremie får lämnas. Det bör dock finnas en möjlighet för Boverket att förena ett beslut om skrotningspremie med de eventuella ytterligare villkor som behövs för att tillgodose syftet med premien.

4.8 Tidpunkt för ansökan

Förslag: En ansökan om skrotningspremie ska få göras tidigast när sökanden har köpt eller leasat en elbil och den skrotade bilen har avregistrerats på grund av skrotning. Ansökan ska ha kommit in till Boverket senast den 14 augusti 2025.

Skälen för förslaget: De förutsättningar som aviserats i budgetpropositionen beträffande den tillfälliga skrotningspremie är att premien får lämnas till den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil. Båda dessa förutsättningar behöver vara uppfyllda för att skrotningspremie ska få lämnas. Det bör inte krävas att köpet av elbilen har skett före skrotningen eller att avtal om leasing har ingåtts före skrotningen. Ansökan bör dock kunna göras först när den skrotade bilen har avregistrerats och sökanden har köpt eller leasat en elbil. Sökanden kan före ansökan kontrollera hos Transportstyrelsen om den skrotade bilen har avregistrerats. Detta kan exempelvis göras på Transportstyrelsens webbplats genom att söka på registreringsnumret på den skrotade bilen i tjänsten Uppgifter om andras fordon. Under rubriken Fordonsstatus framgår det om bilen är påställd, avställd eller avregistrerad.

För att förenkla handläggningen bör den administrerande myndighetens prövning utgå från de uppgifter som finns registrerade i vägtrafikregistret. Uppgifter om att en bil har avregistrerats på grund av skrotning framgår av registret där det också finns uppgifter om ägarbyten eller vem som är leasetagare. I registret framgår också registrerat förvärvsdatum. Boverket bör ta del av och kontrollera nödvändiga uppgifter i samband med ansökan.

Förvaltningslagen (2017:900) innehåller inte formkrav för hur ett ärende inleds hos en förvaltningsmyndighet. Om ett ärende ska inledas på ett visst sätt behöver det införas en bestämmelse som anger på vilket sätt ärendet ska inledas (prop. 2016/17:180 s. 132). För att underlätta hanteringen av skrotningspremie bör ansökan om skrotningspremie vara skriftlig och den bör ges in elektroniskt till Boverket. Eftersom skrotningspremie är tillfällig bör det i förordningen också anges ett sista datum för när ansökan senast

måste ha lämnats till Boverket, vilket bör vara den 31 juli 2025. Detta är nödvändigt för att Boverket ska hinna handlägga ärendena inom den tid under vilken det finns medel avsatta för premien, vilket är under 2024 och 2025.

4.9 Ansökans innehåll

Förslag: Ansökan ska innehålla uppgifter om sökanden, om den skrotade bilen, om den köpta eller leasade elbilen, om den auktoriserade bilskrotaren och de övriga uppgifter som behövs för att Boverket ska kunna fatta beslut om skrotningspremien. Sökanden ska i ansökan intyga att elbilen inte har ägts av en närstående, att den skrotade bilen inte använts av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet och att elbilen inte är avsedd att användas av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet. Uppgifterna ska lämnas på heder och samvete. Sökanden ska på begäran av Boverket lämna de ytterligare handlingar eller uppgifter som behövs för prövningen. I samband med ansökan ska sökanden lämna in ett åtagande om att äga elbilen i minst ett år från det registrerade förvärvsdatumet eller leasa bilen i minst ett år från det datum som sökanden registrerades i vägtrafikregistret som leasetagare.

Skälen för förslaget: Det finns ett antal uppgifter som behövs för att Boverket ska kunna pröva ansökan om skrotningspremie. Boverket behöver vissa uppgifter dels för att kunna identifiera sökanden och vart premien ska betalas ut, dels för att kunna identifiera de bilar som ligger till grund för premien. Sökanden bör därför lämna nödvändiga uppgifter till Boverket så att uppgifterna kan kontrolleras mot de uppgifter som finns registrerade i vägtrafikregistret vid ansökningstillfället. Sökanden bör också lämna eventuella andra uppgifter som Boverket kan behöva för att kunna pröva ansökan.

I avsnitt 4.4 föreslås att premien inte ska få lämnas till en sökande som använt den skrotade bilen i enskild näringsverksamhet eller som avser att använda den köpta eller leasade elbilen till enskild näringsverksamhet. Den skrotade bilen får inte heller ha använts av en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet. Den köpta eller leasade bilen får inte heller användas av en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet. Det är dock inte möjligt att utifrån uppgifterna i vägtrafikregistret avgöra om en bil används i enskild näringsverksamhet eller om den används privat. Bilar som används i enskild näringsverksamhet registreras på personnummer precis

som bilar som inte används i sådan verksamhet. Därför bör det krävas att sökanden i ansökan intygar att den skrotade bilen inte har använts av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet och att elbilen inte är avsedd att användas av sökanden eller en närstående till sökanden i enskild näringsverksamhet.

I avsnitt 4.4 föreslås vidare att premien inte ska få lämnas till en sökande som har köpt en elbil som ägts av en närstående till sökanden. Vilka som ägt ett fordon är förstås möjligt att kontrollera i vägtrafikregistret men det skulle också behövas en kontroll huruvida de registrerade ägarna är närstående till sökanden, vilket skulle kräva en omfattande manuell hantering av Boverket. Det bedöms inte vara motiverat. Även i denna situation bör det införas ett krav på att sökanden i ansökan ska intyga att elbilen inte har ägts av en närstående till sökanden. Om närstående se avsnitt 4.3.

Skulle det visa sig att sökanden har lämnat oriktiga uppgifter i ansökan kan det vara grund för att sökanden är återbetalningsskyldig, se avsnitt 4.11. Sökanden bör lämna samtliga uppgifter på heder och samvete. Osann uppgift kan bedömas som osann försäkran enligt brottsbalken (15 kap. 10 § brottsbalken). Ett avsiktligt lämnande av oriktiga uppgifter kan också bedömas som bedrägeri enligt brottsbalken (9 kap. 1 § brottsbalken). Om anmälan av brott, se avsnitt 4.13.

I avsnitt 4.4 föreslås också att en grundläggande förutsättning för skrotningspremien ska vara att sökanden åtar sig att äga elbilen i minst ett år från det registrerade förvärvsdatumet eller leasa elbilen i minst ett år från det datum som sökanden registrerades som leasetagare. Ett sådant åtagande bör lämnas i samband med att ansökan lämnas in.

4.10 Utbetalning av skrotningspremie

<p>Förslag: Skrotningspremien ska betalas ut till det svenska bankkonto, bankgiro eller plusgiro som sökanden angett i sin ansökan.</p>
--

Skälen för förslaget: Utbetalningar till ett utländskt konto innebär en mer omfattande administration. Att införa en begränsning som styr utbetalningar till ett svenskt bankkonto, bankgiro eller plusgiro bedöms vara arbets- och tidsbesparande för Boverket. Samtidigt bör en sådan begränsning inte innebära någon betydande negativ inverkan på sökandens möjligheter att ta del av premien. Det bör således införas ett krav som innebär att

skrotningspremien betalas ut till det svenska bankkonto, bankgiro eller plusgiro som sökanden har angett i sin ansökan. Den uppgiften är en av de uppgifter som sökanden ska lämna i sin ansökan, se avsnitt 4.9.

4.11 Återbetalning och återkrav

Förslag: Mottagaren av en skrotningspremie ska vara skyldig att betala tillbaka premien om mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att premien betalats ut felaktigt. Mottagaren ska vidare vara återbetalningsskyldig om premien har betalats ut felaktigt på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga. Mottagaren ska också vara återbetalningsskyldig om premien av någon annan orsak har betalats ut felaktigt och mottagaren borde ha insett detta. Mottagaren ska även vara återbetalningsskyldig om mottagaren har överlåtit elbilen inom ett år från det registrerade förvärvsdatumet eller om mottagaren avbrutit leasingen inom ett år från det datum mottagaren registrerades som leasetagare. Mottagaren ska också vara återbetalningsskyldig om ett villkor för premien inte har följts. Om mottagaren är återbetalningsskyldig ska Boverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka premien tillsammans med ränta. På det belopp som en mottagare är återbetalningsskyldig för ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter. Om det finns särskilda skäl ska Boverket få helt eller delvis avstå från kravet på återbetalning eller från kravet på ränta.

Skälen för förslaget: Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda och det allmänna av betungande karaktär måste meddelas med stöd av lag (8 kap. 2 § 2 regeringsformen). 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 skrotningspremie som lämnas till privatpersoner som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och köper eller leasar en elbil. Det är således möjligt att i förordning införa ett krav på att mottagaren av en premie ska vara återbetalningsskyldig (NJA 1984 s. 648 och RÅ 1995 ref 4).

Det bör vara förhållandevis enkelt att konstatera om förutsättningarna som ligger till grund för skrotningspremien är uppfyllda eller inte. Några bedömningar i enskilda fall bör inte vara nödvändiga. Trots detta bedöms det ändå finnas ett visst behov av ytterligare kontrollåtgärder. Om en

sökande har fått en skrotningspremie utan att förutsättningarna för det har varit uppfyllda är det angeläget att detta kan rättas till. Det bör därför införas bestämmelser om i vilka fall en mottagare av en skrotningspremie ska vara skyldig att betala tillbaka premien. För det första bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om premien betalats ut felaktigt. För det andra bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om premien har betalats ut felaktigt på grund av att uppgifterna i vägtrafikregistret är felaktiga. För det tredje bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om premien av någon annan orsak har betalats ut felaktigt och mottagaren borde ha insett detta. Om premien av någon anledning skulle ha betalats ut med ett för högt belopp bör dock Boverket med stöd av 36 § förvaltningslagen kunna rätta den uppenbart felaktiga utbetalningen eftersom premien uppgår till ett fast belopp på 10 000 kronor som lämnas en gång per sökande.

För det fjärde bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om mottagaren har överlåtit elbilen inom ett år från det registrerade förvärvsdatumet eller om mottagaren har avbrutit leasingen inom ett år från det datum som mottagaren registrerades i vägtrafikregistret som leasetagare. En återbetalningsskyldighet bör dock inte aktualiseras om mottagaren flyttar utomlands och tar med sig sin elbil under den angivna tidsperioden om mottagaren fortfarande äger bilen. Det föreslås att Boverket ska utöva tillsyn och myndigheten bör inom ramen för detta kontrollera att elbilen ägts eller leasats under den angivna tiden, se avsnitt 4.12.

Slutligen bör mottagaren vara återbetalningsskyldig om ett villkor för premien inte har följts, se avsnitt 4.7.

Om mottagaren är återbetalningsskyldig bör Boverket besluta om att helt eller delvis kräva tillbaka premien. Om det finns särskilda skäl bör Boverket helt eller delvis kunna avstå från kravet på återbetalning. Ett sådant skäl kan vara att elbilen behövt avregistreras på grund av skrotning efter en olycka, dvs. en omständighet som mottagaren inte kunnat förväntas råda över.

När det gäller eventuellt krav på ränta vid återkrav kan följande sägas. Ränta syftar främst till att ha en preventiv effekt, dvs. att bidra till att den som är återbetalningsskyldig betalar tillbaka premien i rätt tid eller i vart fall så snabbt som möjligt. Det kan vidare framstå som stötande om enskilda som felaktigt får en förmån från staten inte ska behöva betala ränta på det belopp som de ska betala tillbaka. Utöver krav på återbetalning av mottagen premie

bör det därför införas bestämmelse om att ränta ska tas ut om ett belopp som återkrävts inte har betalats i rätt tid. På det belopp som en mottagare är återbetalningsskyldig för bör ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter. Om det finns särskilda skäl bör Boverket få helt eller delvis avstå från kravet på ränta. Ett sådant skäl kan vara att en felaktig utbetalning orsakats av ett misstag hos Boverket.

4.12 Tillsyn och uppföljning

Förslag: Boverket ska utöva tillsyn över att villkoren för premien följs. Boverket ska följa upp att syftet med premien tillgodoses och varje år i samband med sin årsredovisning rapportera till Regeringskansliet hur medlen använts och vilka resultat som uppnåtts. Sökanden ska vara skyldig att på begäran av Boverket att lämna de uppgifter som behövs för Boverkets tillsyn och för att Boverket ska kunna följa upp premien.

Skälen för förslaget: Det föreslås i denna promemoria att sökanden ska ha ägt eller varit leasetagare till en elbil under minst ett års tid, se avsnitt 4.4. För en enkel och effektiv handläggning bör skrotningspremien prövas utifrån de uppgifter som finns tillgängliga i vägtrafikregistret vid ansökningstillfället och de övriga uppgifter som sökanden har lämnat i ansökan. Detta är en anledning till att Boverket bör utöva tillsyn över att villkoren för premien följs. En sådan bestämmelse bör införas i förordningen. Någon närmare reglering om hur Boverket bör bedriva tillsynen föreslås inte utan Boverket bör kunna avgöra hur tillsynen ordnas på ett lämpligt sätt. Det kan dock tänkas att Boverket skulle kunna göra en kontroll i efterhand av om mottagaren i förtid har överlåtit elbilen eller avbrutit leasingen av elbilen som legat till grund för premien.

För att kunna utvärdera om premien har varit ändamålsenlig bör Boverket följa upp att syftet med premien tillgodoses och varje år i samband med sin årsredovisning rapportera till Regeringskansliet hur medlen använts och vilka resultat som uppnåtts. Premiens syfte är att bidra till omställningen av den svenska fordonsparken genom att skrota ut äldre bilar med förbränningsmotor och ersätta dessa med elbilar. Exempelvis kan det handla om att rapportera hur många premier som har lämnats, hur gamla de skrotade bilarna varit och hur många elbilar som köpts eller leasats. Detta är uppgifter som Boverket har tillgång till genom vägtrafikregistret.

För att Boverket ska kunna fullgöra sina uppgifter bör det anges i förordningen att sökanden ska vara skyldig att på begäran av Boverket lämna de uppgifter som Boverket behöver för sin tillsyn och uppföljning.

4.13 Anmälan av brott

Förslag: Boverket ska göra en anmälan till Polismyndigheten om det finns anledning att anta att sökanden har gjort sig skyldig till

- a) brott enligt 9 kap. 1, 2 eller 3 §§ brottsbalken,
- b) ett straffbart försökt eller en straffbar förberedelse eller stämpling till brott enligt 9 kap. 1 eller 3 § brottsbalken, eller
- c) brott enligt 15 kap. 10 § brottsbalken.

Skälen för förslaget: För att värna om legitimiteten i och förtroendet för offentliga stödsystem är det avgörande att utbetalningar sker till personer eller företag som är berättigade till stöd. Det är därför viktigt att minska risken för felaktiga utbetalningar från offentliga stödsystem och motverka fusk. Nya stödsystem, som skrotningspremien, bör därför utformas på ett sätt som minskar riskerna för brott och felaktiga utbetalningar.

Risken för att sökanden skulle lämna felaktiga uppgifter i den del där uppgifterna hämtas direkt från vägtrafikregistret får bedömas som låg. Uppgifterna i vägtrafikregistret får antas vara korrekta. Det bör noteras att om uppgifterna i vägtrafikregistret skulle visa sig vara felaktiga kan sökanden bli återbetalningsskyldig, se avsnitt 4.11. Det finns dock två uppgifter som inte till fullo kan utläsas ur vägtrafikregistret. Den ena uppgiften är uppgift om sökanden har köpt elbilen av en närstående. Den andra uppgiften är uppgift om sökanden har använt den skrotade bilen i enskild näringsverksamhet eller avser att använda elbilen i sådan verksamhet. Att säkerställa riktigheten i dessa uppgifter skulle kräva kontroll hos Skatteverket av om sökanden är registrerad för F-skatt och kontroll av släktskap i folkbokföringsregistret. Boverket har i dag inte åtkomst till uppgifter hos Skatteverket på ett sätt som möjliggör kontroll på ett enkelt sätt och utan att fördröja handläggningen. Förslaget i denna promemoria innebär att korrekta uppgifter ska lämnas av sökanden och att sökanden lämnar dessa på heder och samvete. Lämnar sökanden oriktiga uppgifter kan sökanden alltså göra sig skyldig till osann försäkran eller bedrägeri, se också avsnitt 4.9.

Skrotningspremien kan motivera en person att skrota sin äldre bil med förbränningsmotor tidigare än vad personen annars hade gjort, vilket innebär

att bilen alltså kan ha ett högre andrahandsvärde än vad den hade haft om den hade skrotats när den väl är uttjänt. Detta skulle kunna innebära att det finns en större risk för att auktoriserade bilskrotare väljer att utfärda ett skrotningsintyg men i stället för att skrota bilen för den utomlands. För att minska risken för missbruk bör Boverket utföra stickprovskontroller av mottagningsintyg och skrotningsintyg.

Det bör noteras att avsaknaden av en uttrycklig skyldighet att polisanmäla normalt sett inte hindrar en myndighet från att anmäla ett brott. För att understryka vikten av att värna om legitimiteten i och för stödsystemen och således riktigheten av lämnade uppgifter bör det införas en skyldighet för Boverket att vid misstanke om brott göra en polisanmälan.

Det bör i normalfallet inte förekomma uppgifter som omfattas av sekretess i ärenden om skrotningspremie. Majoriteten av uppgifterna om fordon finns tillgängliga hos Transportstyrelsen i myndighetens fordonstjänster. Trots det, kan det inte uteslutas att det i ärenden om skrotningspremie skulle kunna förekomma uppgifter som omfattas av sekretess enligt de allmänna bestämmelserna i 21 kap. offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), OSL, om sekretess för uppgifter om enskildas personliga förhållanden. I ärendena förekommer t.ex. personuppgifter, bland annat adress till sökanden. En anmälan om brott bör dock i normalfallet kunna upprättas utan angivande av sekretessbelagda uppgifter. Om det i ett enskilt fall uppstår ett behov av att också lämna ut uppgifter som omfattas av sekretess får en prövning av om så kan ske göras med tillämpning av de sekretessbrytandebestämmelserna i 10 kap. OSL.

Sammantaget föreslås att skyldigheten att polisanmäla misstänkta brott bör utformas på ett sådant sätt att om det finns anledning att anta att den sökande har gjort sig skyldig till brott enligt 9 kap. 1, 2, eller 3 § eller 15 kap. 10 § brottsbalken, ska Boverket anmäla det till Polismyndigheten. Detsamma bör gälla om det finns anledning att anta att sökanden gjort sig skyldig till ett straffbart försökt eller en straffbarförberedelse eller stämpling till brott enligt 9 kap. 1 eller 3 § brottsbalken.

4.14 Överklagande

<p>Förslag: I förvaltningslagen finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsrätt. Andra beslut än beslut om återkrav ska inte få överklagas.</p>
--

Skälen för förslaget: Förvaltningslagen (2017:900) innehåller bestämmelser om handläggning av ärenden. Av 4 § framgår att om en annan lag eller förordning innehåller någon bestämmelse som avviker från lagen, tillämpas den bestämmelsen.

En stödförordning skapar normalt sett inte några civila rättigheter som kräver en rätt till domstolsprövning. Utgångspunkten bör därför vara att ett beslut om att inte bevilja skrotningspremie inte kan överklagas. Premien betalas ut i den utsträckning det finns medel. Det finns således inte en rätt för sökande att få premien. Ett avslag på grunden att det inte finns medel bör därför inte kunna överklagas.

Av 3 kap. 1 § 6 utsökningsbalken följer att beslut som fattas av en förvaltningsmyndighet och som innefattar en betalningsskyldighet utgör en exekutionstitel, om beslutet kan överklagas i annan ordning än den som gäller för laglighetsprövning enligt 13 kap. kommunallagen (2017:725). Bestämmelsen infördes den 1 september 2022 i syfte att effektivisera verkställigheten av förvaltningsmyndigheters beslut om återkrav och annan betalningsskyldighet (prop. 2021/22:206, bet. 2021/22:CU30, rskr. 2021/22:447). Ändringen innebär att en förvaltningsmyndighets beslut om till exempel återkrav kan bli direkt verkställbart utan att myndigheten först måste väcka talan i domstol eller ansöka om betalningsföreläggande för att driva in kravet.

Boverkets beslut om återkrav och ränta bör vara möjliga att överklaga, vilket alltså medför att besluten blir direkt verkställbara efter att de vunnit laga kraft, dvs. när de inte längre kan överklagas eller slutligen har prövats.

5. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Förordningen ska träda i kraft den 15 augusti 2024. Förordningen ska upphöra att gälla vid utgången av 2025. Den upphävda förordningen ska dock fortfarande gälla för premier som har lämnats före utgången av 2025.

Skälen för förslaget: Den nya förordningen bör träda i kraft den 15 augusti 2024. Regeringen har aviserat att den nya skrotningspremien ska vara tillfällig. Detta bör komma till uttryck i förordningen genom att förordningens giltighetstid begränsas. Ansökningar om skrotningspremie kan börja lämnas in från och med det att den nya förordningen träder i kraft, dvs.

den 15 augusti 2024. Ansökningarna ska dock ha kommit in till Boverket senast den 14 augusti 2025, se avsnitt 4.7. Förordningen bör upphöra att gälla vid utgången av 2025 eftersom Boverket behöver en viss tid för att hinna handlägga inkomna ansökningar och betala ut skrotningspremierna. Den upphävda förordningen bör fortfarande gälla för premier som har lämnats före utgången av 2025.

6. Konsekvenser

6.1 Syftet med regleringen

Att möjliggöra en snabb omställning till eldrivna fordon är av avgörande betydelse för att kunna nå både Sveriges åtagande om att minska utsläppen enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/842 av den 30 maj 2018 om medlemsstaternas bindande årliga minskningar av växthusgasutsläpp under perioden 2021–2030 (den s.k. ansvarsfördelningsförordningen) med 50 procent till 2030, jämfört med 2005, liksom Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp senast 2045.

6.2 Vilka berörs av ändringarna?

Hur påverkar ändringarna fysiska personer?

Skrotningspremien riktar sig till privatpersoner som skrotar sin äldre bil med förbränningsmotor och köper en elbil. En förmån är inte ovillkorlig och om mottagaren av premien inte uppfyllt villkoren som angetts i beslutet eller villkoren i förordningen kan personen bli skyldig att helt eller delvis betala tillbaka premien.

Hur påverkar ändringarna företag?

Företag i allmänhet påverkas inte av förslaget eftersom premien bara ska ges till privatpersoner.

De auktoriserade bilskrotarna bedöms behöva ta emot ett större antal fordon jämfört med om skrotningspremien inte hade införts. Hur stort antal bilar som lämnas in till auktoriserade bilskrotare varierar över tid beroende på ett flertal andra faktorer som troligen har större påverkan på antalet skrotade bilar än skrotningspremien. Under de senaste åren sjönk antalet skrotade lätta fordon från 205 173 fordon under 2018 till 134 449 fordon under 2022. Skrotningspremien bedöms kunna ge upphov till 10 000 fler skrotade fordon. De auktoriserade bilskrotarna bedöms därför påverkas positivt genom att de får ta emot fler fordon för skrotning.

Biltillverkare, bilimportörer och bilhandlare kan påverkas positivt genom ett visst ökat intresse att köpa eller leasa en ny elbil. Bilhandlare kan även påverkas positivt genom ett visst ökat intresse för att köpa eller leasa en begagnad elbil.

6.3 Hur påverkar ändringarna miljön?

Utskrotningen av bilar med förbränningsmotor som ersätts med elbilar minskar utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. Baserat på skrotningspremiens storlek samt värdet och åldern på skrotade bilar är bedömningen att de skrotade bilarna i genomsnitt skulle ha körts ytterligare 2 år utan premie. En bil med förbränningsmotor släpper i genomsnitt ut 2 ton koldioxidkvivalenter per år. Det är svårt att bedöma hur många bilar som kommer att skrotas tack vare skrotningspremien men anslaget räcker till cirka 50 000 skrotningspremier. Utsläppen av koldioxid kan därmed minska med upp till 200 000 ton.

De bilar som skrotas till följd av skrotningspremien kan ha ett högre andrahandsvärde än många andra bilar som skrotas. Skrotningspremien kan därför riskera att skapa ett incitament för bilskrotare att ta emot bilar för skrotning men sälja dem i stället för att skrota dem. Detta förutsätter att falska skrotningsintyg utfärdas. Bilarna kan t.ex. föras utomlands där de fortsätter att användas. Detta är givetvis inte önskvärt ur miljösynpunkt eftersom syftet är att minska utsläppen av växthusgaser. Genom kravet på att den auktoriserade skrotaren ska utfärda ett mottagningsbevis kommer ägandeskapet föras över från privatpersonen till den auktoriserade skrotaren vilket är synligt för Boverket i vägtrafikregistret. Boverket kan därmed analysera hur statistiken inom ramen för skrotningspremien fördelar sig över auktoriserade bilskrotare. Om statistiken förefaller avvikande kan Boverket ta kontakt med berörd bilskrotare. Om Boverket genom stickprovskontroller upptäcker något avvikande kan Boverket också kontakta enskilda bilskrotare för att fråga om de utfärdat intygen. Det möjliggör upptäckt av situationer där skrotningsintyg och mottagningsbevis förfalskats utan bilskrotarens kännedom.

Länsstyrelserna i Norrbottens län, Gävleborgs län, Stockholms län, Västra Götalands län och Skåne län utövar kontroll av gränsöverskridande avfallstransporter. Även Tullverket är involverad i kontrollerna av gränsöverskridande avfallstransporter. Tullverket är också involverat vid export av fordon. Den som avser att exportera ett fordon ska anmäla det till

Tullverket. Risk finns dock för att bilarna körs ur landet utan att dessa anmäls för export. Inom ramen för detta författningsärende kan dock inte frågorna om att skärpa kraven på auktoriserade bilskrotare eller skärpa kraven för kontroll av bilar som lämnar landet hanteras. Andra åtgärder för att minska den potentiella risken att bilarna faktiskt inte skrotas utan förs utomlands kommer att övervägas, t.ex. utökad uppföljning av att gällande regelverk följs. Inom EU pågår en översyn av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon (det s.k. ELV-direktivet). Kommissionen har i juli 2023 lagt fram ett förslag om att ELV-direktivet ska ersättas av en ny ELV-förordning. Förslaget till ny förordning omfattar bland annat vilka krav på kontroller som bör ske vid export av uttjänta fordon. De kraven kommer dock inte att kunna beaktas inom ramen för detta ärende.

6.4 Hur påverkar ändringarna handeln inom EU?

Handeln mellan medlemsstaterna bedöms inte påverkas i någon större utsträckning. Förslaget innebär att sökanden kan välja att köpa en ny elbil eller en begagnad sådan. Sökanden kan köpa elbilen av någon annan privatperson eller av en bilhandlare i Sverige eller i utlandet.

Förslag till tekniska föreskrifter ska anmälas till kommissionen 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. Definitionen i direktivet av tekniska föreskrifter omfattar 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. Definitionen omfattar även krav som hänger samman med skattemässiga eller finansiella åtgärder som påverkar konsumtionen av produkterna genom att främja efterlevnaden av tekniska specifikationer eller andra krav. Förslaget avser en finansiell åtgärd i form av en skrotningspremie som lämnas till den som skrotar en äldre bil med förbränningsmotor och samtidigt köper eller leasar en elbil. Förslaget kan påverka konsumtionen av elbilar som ska uppfylla vissa krav. Förslaget bör därför anmälas till Europeiska kommissionen i enlighet med direktivet.

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

Boverket bedöms få en ökad arbetsbelastning eftersom arbetet med skrotningspremien är en ny uppgift för myndigheten. Myndighetens arbetsbelastning bedöms också öka på grund av att utbetalningarna bör kombineras med en kontroll av att premiemottagarna fortfarande äger eller innehar elbilen efter ett år från registrerat förvärvsdatum eller det datum som sökanden registrerades i vägtrafikregistret som leasetagare, se avsnitt 4.4. Anslag 1:17 Klimatpremier får användas till utgifter för myndighetens administration av skrotningspremien. Boverket ska även genom stickprovskontroller och analyser av hur många skrotningar som sker hos de auktoriserade skrotarna stävja fusk med förfalskade skrotningsintyg och mottagningsbevis.

Transportstyrelsen bedöms påverkas marginellt eftersom informationen som Boverket använder i sin handläggning inhämtas dels från direktåtkomst till vägtrafikregistret, dels från så kallade informationsförmedlare som i sin tur hämtar informationen från vägtrafikregistret på ett automatiserat sätt. Vissa uppgifter lämnas också direkt av sökanden, t.ex. ska sökanden intyga på heder och samvete att elbilen inte ägts av en närstående eller är avsedd att användas i enskild näringsverksamhet.

Regioner bedöms inte påverkas av skrotningspremien. Kommuner ansvarar för miljötillsynen av auktoriserade bilskrotare men bedöms inte påverkas av förslagen i denna promemoria.

Vilken påverkan förslaget kan få för de allmänna förvaltningsdomstolarna är svårt att avgöra eftersom det är fråga om ett nytt styrmedel. Förslaget innebär att beslut om återkrav kan komma att överklagas till allmän förvaltningsdomstol, vilket kan innebära en ökning av antalet ärenden. Antalet ärenden är dock svårt att bedöma. Ansökan om premien ska endast kunna göras under ett års tid och styrmedlet ska gälla under en begränsad tid. Det föreslås vidare att den köpta eller leasade elbilen ska ägas eller innehas i minst ett år från det registrerade förvärvsdatumet eller det datum sökanden registrerades som leasetagare. Dessa förutsättningar bör vara tämligen enkla för Boverket att kontrollera. Mot denna bakgrund bedöms att det endast bör bli fråga om ett fåtal ärenden hos förvaltningsdomstolarna och att dessa bör vara okomplicerade. Den ökade belastningen för de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms därför vara marginell. I övrigt bedöms

förslagen inte leda till några ökade kostnader eller annars vara betungande för förvaltningsdomstolarna.

Det föreslås att beslut om återkrav ska kunna överklagas. En följd av detta är att de också kan verkställas direkt efter laga kraft. Det innebär att Boverket vid ett laga kraftvunnet återkrav direkt kan vända sig till Kronofogdemyndigheten för att få kravet verkställt. Boverket behöver alltså inte ansöka om betalningsföreläggande eller ansöka om stämning i allmän domstol. Detta innebär ett moment mindre i ärendehantering för Kronofogdemyndigheten och Boverket. Förslagen bedöms därför inte leda till några ökade kostnader eller annars vara betungande för Kronofogdemyndigheten.