

Datum
2022-04-08Dnr/Beteckning
TSG 2022-2143Ert datum
2022-02-25Er beteckning
M2022/00498

Kopia till

m.klimatenheten@regeringskansliet.se

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar - ändringar av förordningen om klimatbonusbilar

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter.

Transportstyrelsen anser att en borte gräns om sex månader för inlämnande av skriftlig redogörelse bör införas för gasbilar.

Transportstyrelsen föreslår i promemorian få meddela föreskrifter om vad som avses med bilens nypris enligt 7 §, men i lagstiftningen behöver det framgå antingen av förordningen eller genom ett föreskriftsbemyndigande att Transportstyrelsen även får reglera vid vilken tidpunkt priset ska bestämmas.

Transportstyrelsen anser att det är lämpligt att se över om lätta lastbilar ska ingå i de föreslagna skärpningarna och om pristaket bör höjas för dessa fordon.

En genomförandetid på 2-3 månader är enligt Transportstyrelsen inte tillräcklig för att genomföra nödvändig systemutveckling och föreskriftsarbete i enlighet med förslagen. Transportstyrelsen kan därför inte tillgodose alla de ändringar som föreslås ska träda i kraft 1 juli 2022.

Transportstyrelsens synpunkter

Allmänna synpunkter

Att förutsättningarna för klimatbonus föreslås förändras i steg med endast ett halvårs mellanrum, bedömer Transportstyrelsen kan leda till otydligheter om vad som gäller för berörda aktörer. Transportstyrelsen understryker vikten av att ge långsiktighet och stabila förutsättningar för att underlätta för både bransch och konsumenter.

De stegvisa förändringarna av förutsättningarna för att vara en klimatbonusbil, får effekter vid myndigheters bilinköp som omfattas av förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Transportstyrelsen är handläggande myndighet för denna förordning och behovet av särskild hantering av de inrapporterade uppgifterna antas öka. Vid tidigare skärpningar av kraven (2020) noterade Transportstyrelsen ett ökat inflöde av begärda undantag från förordningen, med motiveringen att bestämmelserna såg annorlunda ut än när bilen beställdes. Transportstyrelsen bedömer att det nya förslaget med skärpningar i två steg under ett halvårs tid kommer få en liknande effekt med ökad osäkerhet och ett större behov av särskild hantering.

1. Författningsförslag

1.1 Förordning om ändring i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar

Enligt 19 §, i den nuvarande förordningen om klimatbonusbilar, finns en bortre gräns om sex månader för inlämnande av skriftlig försäkran. I den föreslagna 18 § anges dock ingen bortre gräns för när en redogörelse ska ha kommit till Transportstyrelsen. Det innebär att ärenden rörande gasbilar måste hållas öppna så länge utbetalningarna av klimatbonus fortsätter göras. Transportstyrelsen föreslår att en liknande gräns införs rörande den föreslagna 18 § då det skulle innebära en förenklad administration och tydlighet för mottagaren av bonusen. Som en följd av detta ser Transportstyrelsen även att ett tillägg i den föreslagna 20 §, som medger särskilda skäl för 18 §, skulle behöva införas.

Transportstyrelsens roll är inte att granska ansökningar för den typ av stöd som framgår i 18-19 §§. Transportstyrelsen förutsätter därför att redogörelse och kontrollen enligt 18 § och 19 § kan genomföras genom att Transportstyrelsen får svar via ett svarsformulär där fordonsägare genom kryssrutor anger om företaget ansökt, fått eller beviljats stöd enligt 18 §. Om detta inte är möjligt innebär det att hanteringen kommer övergå från en digitaliserad process till en manuellt hanterad process för gasbilar. Ett

manuellt förfarande innebär en kostnadsökning som inte kan tas inom befintlig ram.

För att få in redogörelse enligt det som Transportstyrelsen förutsätter ovan bedömer Transportstyrelsen att 26 § p. 3 ska ändras enligt följande.

3. vad som krävs i fråga om en redogörelse enligt 18 §.

Transportstyrelsen anser att 19 a § bör tydliggöras avseende utbetalning, enligt följande.

19 a §

En bonus får inte beviljas och betalas ut om det totala beloppet av stöd av mindre betydelse som beviljas det berörda företaget överskrider det belopp som föreskrivs i artikel 3.2 i kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013.

Av 26 § i den föreslagna förordningen framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om vad som avses med bilens nypris enligt 7 §. I den föreslagna förordningen saknas mandat för Transportstyrelsen att föreskriva vid vilken tidpunkt priset ska bestämmas, antingen vid tiden då bilen förvärvats eller vid tiden för utbetalningen av klimatbonusen. Detta behöver framgå antingen av förordningen eller genom ett föreskriftsbemyndigande för Transportstyrelsen.

2. Föreskrifternas huvudinnehåll

2.1 Ändringarna för 2022

Transportstyrelsen ser inte att det är möjligt att genomföra alla ändringar på 2-3 månader då det råder oklarheter kring hanteringen av bland annat gasbilar (se ovan).

Transportstyrelsen kan till 1 juli 2022 tillgodose förändringarna enligt 1 §, 17 § punkt 1 och punkt 2, 5 § punkt 3 a, 15 §, ta bort det generella kravet på att lämna försäkran och anpassningar för att möta ett eventuellt borttag av 35-procentregeln. Kvarvarande förslag om nya krav för gasbilar och införandet av ett pristak bedömer Transportstyrelsen kan mötas till 1 januari 2023.

Transportstyrelsen behöver även göra ändringar i gällande föreskrift vilket är svårt att formellt hinna till 1 juli 2022. Processen för att ta fram en föreskrift är normalt 4-6 månader. I detta fall råder, utöver tidsaspekten, svårigheter i och med att lagstiftningen ännu inte är beslutad.

Transportstyrelsen har i sak inga invändningar mot att gränsvärdet i ett första steg sänks från 60 g/km till 50 g/km, men vill framhålla att de fordon som idag uppfyller nuvarande krav för koldioxidutsläpp på 60 g/km också i

stor utsträckning även uppfyller kraven på 50 g/km. Transportstyrelsen uppfattning är därför att antalet sådana fordon som säljs idag och som skulle påverkas av den första ändringen av gränsvärdet är lågt. Föreslagna sänkningar av bonusbelopp kan ha en miljöstyrande effekt men miljönyttan av den första sänkningen av gränsvärde för maximalt koldioxidutsläpp är enligt vår bedömning endast marginell.

Transportstyrelsen anser att föreslagna ändringar av klimatbonusens storlek samt nivå av CO₂ för att vara berättigad till klimatbonus, bör ske senare avseende lätta lastbilar. Förutsättningarna på EU-nivå för lätta lastbilar skiljer sig åt jämfört med personbilar. Lätta lastbilar har ett högre medelutsläppsmål för CO₂, vilket leder till att elektrifieringen av de lätta lastbilarna inte sker i samma takt som för personbilar. För att stimulera elektrifiering av lätta lastbilar kan det därför finnas ett behov av ekonomiskt stöd för omställning under en längre period.

Det föreslagna högsta nypriset för att få bonus kan leda till att bonusen får liten eller ingen effekt på elektrifieringen av lätta lastbilar. Priset för en lätt lastbil som kvalificerar sig för bonus har generellt sett en högre prisnivå jämfört med motsvarande personbilar.

3. Hur förhåller sig de föreslagna ändringarna till EU:s statsstödsregler?

3.1 Pågående dialog om ändringarnas förenlighet med EU:s statsstödsregelverk

Utfallet av pågående dialoger mellan miljödepartementet och EU-kommissionen har en direkt påverkan på det utvecklingsarbete Transportstyrelsen ser att myndigheten behöver genomföra. Ett sent besked om huruvida bestämmelserna i 16 § i nuvarande förordning kan tas bort eller inte innebär att alla nödvändiga systemförändringar inte kommer finnas på plats till förslagets ikraftträdande. Som tidigare nämnts är genomförandetiden för promemorians förslag kort och därmed utmanande för Transportstyrelsen att lyckas genomföra.

I det fall bestämmelsen inte ändras behöver Transportstyrelsen skyndsamt besked då det, som promemorian nämner, är en krävande arbetsuppgift att ta fram listor över jämförbara bilmodeller.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog biträdande avdelningsdirektör Anna Berggrund, utredare Kjell-Olof Matsson, Per Öhlund och Zandra Karlsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör