

Avdelningen för systemanalys, försörjningstrygghet och statistik

Enheten för energimarknader

Kristina Holmgren

016-544 20 56

kristina.holmgren@energimyndigheten.se

Miljödepartementet

Rättssekretariatet

Yttrande angående promemorian Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år

Sammanfattning

- Energimyndigheten avstyrker regeringens förslag att om en klimatbonusbil avregistreras av någon annan anledning än att den skrotas tidigare än fem år från att bilen har ställts på, ska bonusen betalas tillbaka av den som fått bonusen.
- Energimyndigheten tillstyrker förslaget att karenstiden på sex månader för utbetalning av bonusen beräknas från den dagen bilen ställts på.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten delar bedömningen att den export som nu sker av klimatbonusbilar till grannländer är ett problem. Bonus-malus systemet och det incitament det ger är ett av styrmedlen som införts i syfte att nå klimatmålet om 70 procent minskning av växthusgaser till 2030 jämfört med 2010. Exporten innebär att skattemedel i praktiken åtgår till att främja klimatmål i grannländerna. I förlängningen skulle det kunna innebära ett problem med legitimiteten för systemet.

Energimyndigheten avstyrker ändå regeringens förslag om att bonusen ska betalas tillbaka av den som fått bonusen om den avregistreras av någon anledning annan än skrotning tidigare än fem år efter att bilen har ställts på.

Energimyndighetens bedömning är att riskerna för konflikter och tvister är hög om den förste köparen blir återbetalningsskyldig till följd av en senare köparens handlande. Ansvar och rådighet bör följas åt om det inte finns tungt vägande skäl för en annan ordning. Förslaget bryter mot denna grundsats då det genomför en betalningsskyldighet som beror på annans handlande.

Regeringens förslag innebär att det finns kvar ett ansvar efter att fordonet är sålt, trots att säljaren saknar rådighet och inte kan kontrollera köparens beteende.

Även om det i teorin går att hantera genom villkor i försäljningsavtalet, så finns fortfarande risken att säljaren kommer att stå med ett återbetalningskrav

gentemot staten, men utan möjlighet att i praktiken kunna genomföra ett återbetalningskrav mot köparen. Det kan finnas flera praktiska skäl till det då fordonet kanske säljs i flera led innan det exporteras, köparen kan befinna sig utomlands och sakna medel, etc. Det innebär att det är en ganska långtgående risk som på så sätt läggs på den förste förvärvaren. Regeringen tar upp denna risk men anser ändå att det kan lösas med avtal, men här gör Energimyndigheten en annan bedömning.

Om den risk som läggs på förste förvärvaren bedöms för hög, kan följden bli att klimatbonusbilar inte kommer att vara fullt lika attraktiva längre och att bonusen då mister en del av sitt incitament.

Energimyndigheten delar regeringens bedömning att det inte heller är lämpligt att låta bonusen ”följa fordonet”, beroende på att det blir lagtekniskt mer besvärligt.

Energimyndigheten anser också att förslagets förenlighet med reglerna om fri rörlighet för varor behöver analyseras mer ingående. Det kan bli så att åtgärden ses som motsvarande en kvantitativ exportrestriktion, detta då det finns en handelshindrande effekt genom att export är förenat med en kostnad. Undantag från detta kan motiveras när det finns miljöskäl, men det måste bedömas vara nödvändigt att införa de handelshindrande momenten i regleringen för att uppnå miljöeffekten. Miljöeffekterna vad gäller koldioxidutsläpp blir i stort sett desamma oavsett om fordonet släpper ut mindre avgaser i Sverige, Norge eller Tyskland. Syftet med förslaget ter sig vid en första anblick därför som främst att bidra till den svenska utsläppsredovisningen. Frågan skulle behöva belysas ytterligare.

Energimyndigheten noterar också att förordningen om klimatpremie, som ger stöd till bussar, arbetsmaskiner och tunga lastbilar, och har samma syfte som klimatbonusen för personfordon, inte innehåller något krav på återbetalning av stödet om fordonet/arbetsmaskiner skulle avregistreras och säljas utomlands. Det kan dock vara så att problematik med export av denna typ av fordon inte kommer att bli lika betydande som det blivit för personfordon.

Energimyndigheten anser att beroende på hur stort problem exporten av klimatbonusbilar anses vara, så får en ny analys genomföras över alternativa lösningar. Denna analys bör i så fall inte begränsas till bonus–malus-systemet som sådant utan bör ta ett bredare grepp över politiken för att främja en omställning till mer energieffektiva och klimatsmarta fordon.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andréén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Gustav Ebenå, chefsjuristen Rikard Janson samt enhetschefen Maria Westrin. Föredragande har varit seniora rådgivaren Kristina Holmgren.

Robert Andréén

Kristina Holmgren