

**Handläggare**  
Tove Winiger  
Telefon: 08-508 28 942**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2020-11-17, p. 17

## Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år

Remiss från Miljödepartementet, Dnr M2020/101180/R

### Förvaltningens förslag till beslut

1. Överlämna nedanstående synpunkter som svar på remiss.
2. Justera beslutet omedelbart.

Anna Hadenius  
FörvaltningschefGustaf Landahl  
Avdelningschef

### Sammanfattning

Miljödepartementet har tagit fram ett förslag som ska förhindra att klimatbonusbilar exporteras till andra länder. Den som mottar en klimatbonus för en ny bil föreslås bli återbetalningsskyldig om bilen avregistreras av annat skäl än skrotning inom fem år efter att den ställts på. Syftet är att få mer effektiva och ändamålsenliga styrmedel.

Miljöförvaltningen anser att förslaget skapar ett komplicerat system som dessutom kan avskräcka från att köpa en klimatbonusbil. Miljöförvaltningen föreslår att bonusen betalas ut årligen över tid, till den som vid tillfälle för utbetalning står som registrerad ägare.

### Bakgrund

Miljöbilar i Stockholm har fått promemorian *Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år* på remiss från Miljödepartementet med svar senast 23 november 2020. Miljöbilar i Stockholm är den enda remissinstansen inom Stockholms stad. Totalt har ärendet remitterats till 44 myndigheter och organisationer.

Bonus malus infördes i juli år 2018 och syftar till att öka andelen miljöanpassade fordon och bidra till att uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta. Systemet innebär att fordon med låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus (förordningen (2017:1334) om

klimatbonusbilar), medan fordon med höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre vägskatt (vägtrafikskattelagen (2006:227)).

Att bonus malus faktiskt har den önskade effekten, anför förslaget, förutsätter att nyförvärvade klimatbonusbilar också stannar kvar i landet under en överskådlig tid.

Idag betalas bonusen ut som ett engångsbelopp till den som förvärvat bilen och som står som registrerad ägare vid utbetalningstillfället. Utbetalningen sker tidigast sex månader efter förvärvandet, men det är inte en tillräcklig tidsfrist för att förhindra export. Bonusen gör att det blir väldigt attraktivt att sälja relativt nya klimatbonusbilar utomlands.

Reglerna för bonus malus föreslås kompletteras med villkor om att den som mottar bonus blir återbetalningsskyldig om bilen exporteras inom fem år efter att den ställts på.

## Ärendet

### Förslaget

Promemorian föreslår att

**Om en klimatbonusbil avregistreras av annat skäl än att den skrotas tidigare än fem år från att den ställts på, ska bonusen betalas tillbaka av den som fått bonusen.**

Förslaget innebär att en bonus får ges om mottagaren av bonusen åtar sig att i minst fem år från det att bilen ställts på ser till att bilen inte avregistreras. Undantag från återbetalningskravet kan ges i särskilda fall, där promemorian som exempel lyfter att bonusmottagarens bil blivit stulen och därefter exporterad.

### Invändningar

Promemorian lyfter fram flera invändningar och problem med förslaget.

Återbetalningskravet skapar en otydlighet och osäkerhet för den som får bonus. Återbetalningskravet ställer ett krav på bonusmottagaren att hålla sig informerad om vad efterföljande ägare gör med bilen. Den som säljer en klimatbonusbil nyare än fem år måste säkerställa att köpare, och eventuella framtida köpare, blir skyldiga att ersätta säljaren för eventuella framtida krav på återbetalningsskyldighet om bilen avregistreras.

Problemet kvarstår under de fem åren för vilka återbetalningskravet gäller. För den som vill köpa en begagnad klimatbonusbil finns risken att den man köpt bilen av kommer med ett återbetalningskrav för en export någon man sålt bilen till låtit göra. Köpeavtalen måste vara mycket tydliga med vad som gäller om bilen exporteras inom fem år, så att framtida tvister och oklarheter kan undvikas.

För den som ska köpa en bil och inte tänkt behålla den längre än fem år gäller att noga fundera över om det går att säkerställa att bilen inte exporteras, samt om det är värt risken att bli återbetalningsskyldig om så sker. Promemorian understryker att information till bonusmottagaren kommer att vara så pass tydlig att denne tar en medveten risk när den trots återbetalningsskyldigheten väljer att sälja en klimatbonusbil inom fem år efter inköp. Till exempel borde företag ha rimliga förutsättningar för att skydda sig själva mot återbetalningskrav genom att införa villkor i köpeavtal, menar förslaget.

#### Alternativa förslag

Promemorian lyfter ett antal olika möjliga lösningar som övervägts. Här återges två av de lösningarna.

#### **Bonusen följer bilen**

En är att bonusen skulle kunna följa bilen istället för ägaren. Det vill säga att den som vid den tidpunkt bilen exporteras äger bilen blir skyldig att återbetala bonusen. Det innebär att en sorts avgift införs för att exportera bilen, snarare än som förslaget nu ser ut, att kravet är ett villkor för bonus.

Det i sin tur, en form av exportavgift, kan ifrågasättas som ett handelshinder av EU-kommissionen. Det skulle dessutom behövas ett bemyndigande i lag som möjliggör återbetalningskrav på tredje part som inte fått utbetalningen. Det finns också en viss risk för att problemen med fordonsmålvakter ökar.

Denna alternativa lösning anses av utredningen ha för stora negativa effekter för tredje part och den inre marknaden.

#### **Bonusen betalas ut över flera år**

En annan lösning är att bonusen betalas ut med ett bestämt belopp per år. På det sättet skulle bonusen delas upp och betalas ut över tid. Det innebär att ingen kommer att behöva stå som återbetalningsskyldig. Dessutom skulle det stärka incitamentet för ägaren att behålla bilen under i vart fall de första fem åren. Det

skulle också förenkla Transportstyrelsens hantering och tvister mellan säljare och köpare undviks.

Promemorian anför att det förmodligen inte skulle vara ett lika effektivt styrmedel. Dels försvagas incitamentet att köpa en klimatbonusbil, eftersom en större engångssumma ger en större positiv effekt. Dels så skulle delar av bonusbeloppet betalas ut och bilen ändå kunna säljas utomlands utan någon större förlust för bonusmottagaren.

#### **Ärendets beredning**

Promemorian har hanterats internt på enheten Miljöbilar i Stockholm på miljöförvaltningen. Statistik över fördelningen av ägarform och finansiering för bilar som såldes i Sverige mellan oktober 2019 och september 2020 har inhämtats från bildatleverantören Vroom.

#### **Förvaltningens synpunkter och förslag**

Utredningens förslag syftar till att åstadkomma mer ändamålsenliga styrmedel och de lösningar och överväganden som presenteras försöker begränsa möjligheten till export. En sådan begränsning måste vara enkel att förstå, vara förutsägbar, och inte försvaga incitamentet bonusen skapar. Regelverket måste också vara rättvist och ha effekt.

Miljöförvaltningen anser att det förslag som presenteras i promemorian är komplicerat. För den som köper och sedermera säljer en klimatbonusbil är det mycket svårt att kontrollera vad efterföljande ägare gör med bilen. Ett återbetalningskrav som ankommer bonusmottagaren även när denne inte längre äger bilen skapar stor osäkerhet för den som tänkt köpa en klimatbonusbil, och riskerar att avskräcka från att välja en klimatbonusbil.

Miljöförvaltningen föreslår att en kombination av lösningen *Bonusen betalas ut över flera år* med *Bonusen följer bilen* övervägs eller utreds närmre.

En ordning där bonusen delas upp och betalas årligen till den som vid tillfället för utbetalning står som registrerad ägare skulle innebära att ingen blir återbetalningsskyldig. Då skapas inga handelshinder, och inga orimliga krav läggs på tredje part. Dessutom får även den som köper en begagnad bil bonus, vilket miljöförvaltningen anser är positivt. Så fungerar även fordonsskatten: den som är registrerad ägare vid det tillfälle skatten debiteras är skyldig att betala.

Vad gäller om att utbetalning över flera år försvagar incitamentet att köpa en klimatbonusbil, och styrmedlet därför blir ineffektivt, vill miljöförvaltningen anföra att långt ifrån alla bilar köps på så sätt att köparen ens skulle märka en skillnad.

Miljöförvaltningen har låtit inhämta statistik över fördelningen av ägarform och finansiering för bilar som såldes i Sverige mellan oktober 2019 och september 2020. Fler än hälften av alla personbilar som sålts är köpta av privatpersoner.

Av de som under samma period köpt laddbara bilar, där köparen alltså är klimatbonusmottagare, var en tredjedel privatpersoner. Nästan hälften av alla köpare av laddbara bilar, 49 procent, hade ett leasingavtal. Det vill säga att det är företaget som leasar bilen och inte brukaren som med dagens regelverk får bonusen utbetald i klump. För dessa bilanvändare innebär bonusen en lägre månadskostnad och inte ett stort ekonomiskt tillskott i starten av bilnyttjandet.

Vad gäller finansiering, så har 71 procent av alla köpare finansierat sin bil med privatleasing eller kreditköp. 28 procent, en knapp tredjedel, köper en bil utan finansiering som leasing eller kredit. Troligtvis har en del av dessa ett banklån i ryggen.

De som har privatleasing eller kredit betalar ändå en månadskostnad för sin bil som blir lägre med klimatbonusen. Den stora klumpsumma som skulle vara ett incitament när bilen köps ny är något bara 28 procent av alla bilköpare drar nytta av. Därför borde inte incitamentet försvagas av en ordning där bonusen betalas ut över tid.

Således är miljöförvaltningens förslag att miljödepartementet borde överväga om det går att åstadkomma en begränsning av exporten av klimatbonusbilar på ett enklare sätt än promemorian föreslår. Miljöförvaltningen föreslår att bonusen ska betalas ut årligen över tid till den som vid tillfälle för utbetalning som står som registrerad ägare.

**Slut.**

Formaterat: Teckensnitt:Fet

**Tid** Tisdagen den 17 november 2020 kl. 17.00 – 17.15  
**Plats** Bolindersalen, Tekniska nämndhuset  
**Justering** Torsdagen den 26 november 2020, §§ 1-7, 9, 11-16, 18-19

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Tisdagen den 17 november 2020, §§ 8, 10, 17

Katarina Luhr

Karin Lekberg

#### **Närvarande**

##### **Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Karin Lekberg (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)

Fritz Lennaárd (M)

Amelie Langby (M)

Jonas Nilsson (M)

Christoffer Jönsson (L)

Gunnar Caperius (C)

Felix Antman Debels (S)

Deniz Butros (V)

Rose-Marie Rooth (V)

Anton Clarholm (SD)

##### **Tjänstgörande ersättare:**

Heidi Lampinen (S) för Jakob Sahlin (S)

##### **Ersättare:**

Per Hagwall (M)

Torbjörn Ebérus (M)

Maria Kihlström (M)

Felix Schartner Giertta (MP)

Maja Boström (C)

Sofia Tahko (KD)

Joel Tekle-Georgis (S)

Sinikka Suutari (S)

Tapani Juntunen (SD)

##### **Tjänstemän:**

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Anders Kandelin, Maria Kjellman Wall, Gustaf Landahl, Rakel Nilsson, Emily Tjäder samt borgarrådssekreteraren Martin Solberg.

## § 17

### **Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år** **Remiss från Miljödepartementet, Dnr M2020/101180/R**

Dnr 2020-13527

#### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

#### **Handlingar i ärendet**

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 oktober 2020.

#### **Nämndens behandling av ärendet**

#### **Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Vid protokollet  
Maria Kjellman Wall