

YTTRANDE

2020-10-15

Ärendenr:

NV-06013-20

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

Naturvårdsverkets yttrande över promemorian Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år (M2020/01180/R)

Sammanfattning

Naturvårdsverket instämmer i promemorians bedömning att ytterligare åtgärder behövs för att minska exporten av nya klimatbonusbilar. Eftersom det är angeläget att så snart som möjligt få på plats ett regelverk som begränsar exporten, tillstyrker Naturvårdsverket den föreslagna bestämmelsen om återbetalning av klimatbonus.

Naturvårdsverket bedömer samtidigt att den föreslagna bestämmelsen om återbetalning kan komma att öka osäkerheten för den som avser att köpa en klimatbonusbil och därmed påverka försäljningen av sådana bilar negativt. Därför bör ett införande åtföljas av uppföljning och utvärdering av effekterna för att bedöma behovet av andra eller ytterligare åtgärder för att minska exporten av nya klimatbonusbilar.

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att karenstiden på sex månader för utbetalning av bonusen ska beräknas från den dag då bilen ställts på, istället för från den dag då bilen förvärvats.

Ställningstagande och skäl

Bestämmelse om när en bonusmottagare ska betala tillbaka en utbetald bonus

Naturvårdsverket tillstyrker den föreslagna bestämmelsen om återbetalning av klimatbonus.

Om nya bilar med låga utsläpp i stor omfattning exporteras till utlandet, minskar Sveriges förutsättningar att nå det nationella klimatmålet om minst 70 procents reduktion av växthusgaser från transportsektorn till år 2030 jämfört med utsläppen år 2010. En stor del av exporten går dessutom till länder som själva har goda förutsättningar att med egna medel främja omställningen inom transportsektorn. Åtgärder behövs därför som begränsar den i nuläget omfattande tidiga exporten av statligt subventionerade miljöbilar (klimatbonusbilar). Det är samtidigt viktigt att sådana åtgärder inte verkar alltför hämmande på andelen klimatbonusbilar i nybilsförsäljningen. Med hänvisning till att det är angeläget att så snart som möjligt få på plats ett regelverk som begränsar exporten, tillstyrker Naturvårdsverket promemorians förslag.

Ökad osäkerhet för bilköparen motiverar uppföljning av marknaden och klimatnyttan

Naturvårdsverket bedömer att den föreslagna bestämmelsen om återbetalning kan komma att öka osäkerheten för den som avser att köpa en klimatbonusbil och därmed påverka försäljningen av sådana bilar negativt, varför ett införande bör åtföljas av uppföljning och utvärdering av effekterna för att bedöma behovet av andra eller ytterligare åtgärder för att minska exporten av nya klimatbonusbilar.

Enligt förslaget ska en klimatbonus få ges om mottagaren av bonusen åtar sig att i minst fem år från det att bilen har ställts på se till att bilen inte avregistreras av någon annan anledning än att den skrotats. Om det ändå sker, ska den som har tagit emot bonusen vara skyldig att betala tillbaka denna.

Som konstateras i promemorian, skapar risken för ett återkrav riktat mot den som köper en ny klimatbonusbil en osäkerhet för såväl bonusmottagare som andrahandsmarknaden. Nybilsköparen kan ha svårt att kontrollera att senare ägare, i nästa eller efterföljande led, återbetalar bonusen till bonusmottagaren för det fall att bilen säljs till utlandet inom fem år. Osäkerhet hämmar intresset för att köpa nya klimatbonusbilar, även hos den som inte har någon intention att låta exportera bilen. Det kan i sin tur komma att påverka dessa bilars andel av nybilsförsäljningen.

För att undvika risken för eventuell tvist mellan bonusmottagaren och en senare ägare understryks i promemorian vikten av att det vid en andrahandsförsäljning av en klimatbonusbil skrivs ett köpeavtal i vilket det framgår vad som gäller om bilen exporteras inom fem år. Naturvårdsverket delar promemorians uppfattning att det genom köpeavtal kan gå att minska risken för framtida oklarheter och tvister, men riskerna bör inte negligeras.

Naturvårdsverket ser exempelvis inte att den föreslagna bestämmelsen undviker de problem med s.k. fordonsmålverkter som diskuteras i promemorians avsnitt 8.1. Om klimatbonusbilen före export skrivs över på en fordonsmålverkter, är det sannolikt svårt för bonusmottagaren att få tillbaka bonusbeloppet av den som exporterar bilen, oavsett vad som reglerats i ett eventuellt köpeavtal. I den lösning som föreslås i promemorian är det således bonusmottagaren som riskerar att själv få återbetala bonusen om bilen sålts vidare till vad som visar sig vara en

fordonsmålsvakt. I den alternativa lösning som redovisas i promemorian, där skyldigheten att betala tillbaka bonusen ”följer bilen”, är det istället staten som drabbas om den sista ägaren i Sverige underlåter att betala tillbaka bonusen.

Förslaget kan förväntas minska exporten av klimatbonusbilar. Samtidigt bedöms förslaget få en hämmande effekt på försäljningen av nya miljöbilar. Hur stora dessa effekter blir är osäkert. Det finns därför anledning att följa upp och snarast möjligt utvärdera hur en ny bestämmelse om återkrav påverkar andelen klimatbonusbilar i fordonsflottan på kortare och längre sikt och hur den påverkar möjligheterna att kostnadseffektivt nå de svenska klimatpolitiska målen.

Promemorians alternativa lösningar

För det fall att den föreslagna bestämmelsen om återkrav visar sig vara problematisk att genomföra eller ha negativa effekter på möjligheterna att nå de svenska klimatpolitiska målen, bedömer Naturvårdsverket att främst två av promemorians alternativa lösningar är relevanta att analysera vidare.

Skyldigheten att betala tillbaka bonusen ”följer bilen”

Alternativet som återges i promemorians avsnitt 8.1, dvs att skyldigheten att betala tillbaka bonusen ”följer bilen” har fördelar då det inte på samma sätt som den föreslagna bestämmelsen bedöms hämma försäljningen av nya miljöbilar. Som nämnts ovan ser Naturvårdsverket heller inte att problemet med fordonsmålsvakter skulle vara unikt för just denna alternativa lösning. Detta alternativ skulle dock kräva en mer omfattande fortsatt beredning, bland annat då det förutsätter föreskrifter meddelade genom lag, vilket försenar möjligheterna att komma åt problemet med export av klimatbonusbilar.

Bonusen betalas ut med ett bestämt belopp per år

Alternativet som återges i promemorians avsnitt 8.4, dvs att bonusen ska betalas ut med ett bestämt belopp per år, under exempelvis fem år, kan ha en fördel jämfört med promemorians föreslagna bestämmelse, eftersom risken för återkrav då inte skapar motsvarande osäkerhet för nybilsköparen. En nackdel som anförs i promemorian är att incitamentet att köpa en ny klimatbonusbil sjunker, särskilt för den som avser att äga bilen under en kortare tid, då bonusen med en sådan konstruktion i lägre grad påverkar nybilspriset. Till skillnad från promemorian, ser dock inte Naturvårdsverket att bonusutbetalningar fördelade över flera år nödvändigtvis skulle minska incitamenten att köpa en ny klimatbonusbil. Exempelvis kan det antas att kvarvarande bonusutbetalningar, vid en vidareförsäljning efter exempelvis tre år, skulle höja andrahandsvärdet för en klimatbonusbil som säljs vidare inom Sverige.

Karenstiden bör beräknas från den dag bilen ställs på

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att karenstiden på sex månader för utbetalning av bonusen ska beräknas från den dag då bilen ställts på.

I dag betalas klimatbonusen ut tidigast sex månader efter det att bilen förvärvats. Naturvårdsverket instämmer i promemorians bedömning att det vore administrativt enklare att istället utgå från den dag bilen ställs på. Förslaget om en sådan förordningsändring tillstyrks därför.

Beslut om denna skrivelse har fattats av generaldirektör Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Martin Eriksson, föredragande, enhetschef Gunilla Sallhed samt handläggarna Per Andersson, Karl-Anders Stigzelius och Anders Hallberg.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Björn Risinger

Martin Eriksson

Kopia till:
pia-maria.lindroos@regeringskansliet.se.