

Datum  
2020-11-20  
Ert datum  
2020-07-22

Dnr/Beteckning  
TSG 2020-6547  
Er beteckning  
M2020/01180/R

Miljödepartementet  
Rättssekretariatet  
Departementssekreterare  
Pia-Maria Lindroos

## Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år

### Sammanfattning

Transportstyrelsen avstryker förslaget i sin helhet. Däremot delar vi bedömningen att det behöver göras ytterligare åtgärder för att minska exporten av klimatbonusbilar. Vi ser också positivt på förslaget om att bonus ska betalas ut tidigast sex månader efter den dag då bilens ställts på.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget till ny bestämmelse som innebär att mottagaren ska åta sig att i minst fem år från det att bilen har ställts på ska se till att bilen inte avregistreras. Transportstyrelsen delar inte de bedömningar som rör konsekvenser för myndigheten som gäller förslaget om när en bonusmottagare ska betala tillbaka en utbetald bonus och anser att vissa klagöranden behövs.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att alla tidsperioder i förordningen om klimatbonusbilar ska beräknas utifrån den dag bilen ställts på istället för den dag då bilen förvärvats.

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att ändringarna ska träda ikraft den 1 januari 2021. Förslag till ändrad lagstiftning för klimatbonusbilar behöver hållas samman med de nya förslag till förändringar som avser bonus-malus-systemet.

Transportstyrelsen delar inte bedömningen att ändringarna endast får marginella kostnadsökningar. Myndigheten ser inte att kostnaderna kan hanteras inom befintliga anslag.

## Transportstyrelsens synpunkter

### 2. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar

Transportstyrelsen anser att det behöver göras ett tillägg i formulering av 12 a §. Nuvarande formulering av 12 a § innebär att bonusmottagaren behöver åta sig att fordonet överhuvudtaget inte blir avregistrerat inom fem år från påställningen, vilket inte stämmer överens med 23 § där det framgår att det är endast ifall bilen har avregistrerats *av annan anledning än skrot* som bonusen ska återkrävas. Transportstyrelsen anser att detta behöver förtydligas i 12 a §.

Transportstyrelsens förslag på ny lydelse;

#### 12 a §

*En bonus får ges om mottagaren av bonusen åtar sig att i minst fem år från det att bilen ställts på i enlighet med 17 § 1 b se till att bilen inte avregistreras ur vägtrafikregistret av annan anledning än skrot.*

### 6. En ny bestämmelse införs om när en bonusmottagare ska betala tillbaka en utbetald bonus

Transportstyrelsen avstyrker förslaget till ny bestämmelse som innebär att bonusmottagaren ska åta sig att i minst fem år från det att bilen har ställts på ska se till att bilen inte avregistreras. Transportstyrelsen anser att det också är oklart vad som avses när det gäller möjligheten att avstå från att kräva tillbaka en bonus.

Transportstyrelsen delar inte promemorians bedömning att återbetalnings-skyldigheten har störst styrande effekt om den enbart knyts till den presumtiva bonusmottagaren. Transportstyrelsen har tidigare förordat alternativet som innebär att bonusen istället betalas ut med ett bestämt belopp per år. En sådan lösning skulle inte vara lika betungande för den presumtiva bonusmottagaren och vara lättare för Transportstyrelsen att hantera. Enligt Transportstyrelsens sätt att se på det skulle en utbetalning på årsbasis till nuvarande ägare också kunna göra bilarna mer attraktiva på andrahandsmarknaden och på så vis medföra att bilarna stannar i Sverige över en längre tid. I promemorian framförs att en sådan lösning skulle minska den styrande effekten jämfört med en ordning som innebär en återbetalningsskyldighet, det vill säga att en utbetalning av bonus per år mindre effektivt skulle styra bilköparna vid köptillfället på samma sätt som idag. Transportstyrelsen delar inte den slutsatsen och anser att en ordning där en bilköpare ”tvingas” äga bilen i fem år för att inte riskera ett återbetalningskrav kan på ett likande sätt hämma viljan att välja en klimatbonusbil. Transportstyrelsen saknar också argument i promemorian

varför en lösning med utbetalning av en årlig bonus inte kan omfatta en återbetalningsskyldighet.

Transportstyrelsen anser också att promemorian inte i tillräcklig hög utsträckning belyser de juridiska och ekonomiska svårigheter som företag, såsom leasingföretag, står inför om förslaget i sin nuvarande form realiserar.

Enligt förslaget bör Transportstyrelsen endast i mycket sällsynta fall avstå från att kräva tillbaka utbetald bonus, det vill säga om bonusmottagaren av olika skäl kan sägas vara tvungen att sälja bilen och inte har haft möjlighet att säkerställa ersättning från köparen för ett återkrav som riktas mot bonusmottagaren. Transportstyrelsen anser att det är oklart vad detta avser. Transportstyrelsen saknar också ett resonemang i promemorian om vad som ska gälla ifall att bonusmottagaren försatts i konkurs, är en juridisk person som upphör av annan anledning, är en privatperson som avlidit eller flyttat utomlands.

#### 7. Beräkningarna ska utgå från tidpunkt för påställningen istället för tidpunkt för förvärvet

Transportstyrelsen tillstyrker förslag till ändring i 17 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar som innebär att bonus betalas ut tidigast sex månader efter den dag då bilens ställts på. Att ensa de tidpunkter som olika tidsperioder ska beräknas utifrån kommer underlätta Transportstyrelsens hantering inom området.

#### 9. Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Transportstyrelsen anser av flera olika skäl att den 1 januari 2021 inte är en lämplig tidpunkt för ikraftträdande och avstyrker förslaget. Transportstyrelsen anser att den tid som ges till myndigheten för att genomföra nödvändiga systemändringar och kommunikationsinsatser till fordonsägare och näringsliv är för kort.

Förslaget innebär att flera nödvändiga systemändringar behöver göras i vägtrafikregistret. Transportstyrelsen har idag ingen automatiserad funktion i registret som identifierar bilar som kan aktualisera återkrav. Förslaget innebär också en ändring i hantering av försäkran och beräkningen av karenstid. Att utveckla och produktionssätta en ny funktion som uppmärksammar när en bil som tilldelats klimatbonus och exporteras före ikraftträdande den 1 januari 2021 kommer medföra långtgående konsekvenser för andra pågående och högt prioriterade projekt inom myndigheten, exempelvis åtgärder inom yrkestrafik kopplade till EU:s mobilitetspaket, ändringar i bonus-malus-systemet, införandet av användningsförbud och avskyltning av fordon med obetalda felparkeringsavgifter. Myndigheten har ett begränsat antal it-resurser som ska delas mellan myndighetens olika arbeten, och myndigheten ser det som omöjligt

att driva ytterligare ett stort utvecklingsprojekt till årsskiftet. En ändring i motsvarande omfattning ser inte Transportstyrelsen som genomförbar under 2021 utan bedömer utifrån myndighetens nuvarande planering att utvecklingsarbete kan ske som tidigast under 2022.

Transportstyrelsen bedömer också att tidpunkten är för snävt tilltagen för fordonsägare som berörs av förslagen. Många fordonsägare beställer sina klimatbonusbilar månader innan de förväntas levereras och riskerar därför att inte hinna få information om återbetalningsskyldigheten innan Transportstyrelsen skickar ut försäkran. Transportstyrelsen behöver kunna göra adekvata informationsinsatser till presumtiva fordonsägare.

Transportstyrelsen anser också att det behöver läggas till en bestämmelse i förordningen som reglerar möjlighet till undantag från dessa nya regler.

Transportstyrelsen ställer sig också frågan om förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar i sin nuvarande form upphör att gälla 2020-12-31 eller om den kommer att förlängas. Vi vill också få ett klargörande om huruvida bonus ska återkrävas även efter att förordningen har upphört att gälla. Transportstyrelsen anser även att det är oklart hur hanteringen av återbetalda medel för klimatbonus ska hanteras efter att förordningen har upphört.

#### 10.5 Vilka konsekvenser får ändringarna för myndigheter, regioner och kommuner?

Transportstyrelsen delar inte bedömningen att ändringarna endast får marginella kostnadsökningar som kan hanteras inom befintliga anslag. Administrationen kommer att öka i flera av myndighetens verksamhetsområden. Transportstyrelsen bedömer att myndigheten kommer att behöva fatta beslut om att kräva tillbaka bonus i fler ärenden än vad vi gör idag. Handläggningstiden för att hantera dessa ärenden kommer sannolikt att öka då en bedömning ska göras i varje enskilt fall huruvida bilen kan anses ha exporterats på grund av omständigheter som bonusmottagaren inte kan förväntas råda över. Under perioden 1 maj 2019 till 30 april 2020 exporterades totalt ca 125 000 fordon under 3 500 kg från Sverige. Av dessa var cirka 3 000 klimatbonusbilar. Transportstyrelsen bedömer att det administrativa merarbete som förslagen i promemorian medför uppgår till åtminstone 3 årsarbetskrafter, motsvarande cirka 3 mnkr. Kostnaderna kommer att belasta anslagsposten för skattefinansierad verksamhet.

Transportstyrelsen kan också se att ordningen med att myndigheten ska ansöka om stämning i allmän domstol vid utebliven återbetalning kommer att medföra ökad administration för myndighetens jurister. Det blir dessutom en ny arbetsuppgift för Transportstyrelsen, då det är Skatteverket som hanterar detta idag. Av promemorian framgår att det endast är ett fåtal ärenden som kan behöva drivas in genom stämning. Sett till antalet årliga

exporter av bilar ser Transportstyrelsen dock en risk i att antalet ärenden och de resurser som dessa kommer att kräva för handläggning inte blir så ringa som promemorian menar.

Transportstyrelsen bedömer att de systemförändringar som behöver göras i vägtrafikregistret innebär initiala kostnader i storleksordningen 5-7 mnkr., som belastar anslagsposten för skattefinansierad verksamhet. Transportstyrelsens samlade bedömning är att kostnaderna inte kommer att rymmas inom befintlig anslagsram.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Anita Johansson, avdelningsdirektör Jan-Olov Öhrn, verksamhetsutvecklare Mats Einarsson, utredare Jonny Geidne och Zandra Karlsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör