

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

John Woxström

070-936 07 99

john.woxstrom@akeri.se

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se

pia-

maria.lindroos@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV PROMEMORIAN KLIMATBONUSBILAR SKA VARA REGISTRERADE I FEM ÅR

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 600 medlemsföretag åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag anser att det har slarvats med beredningen vid tillkomsten av dekret 2017:1334 vilket har lett till förfång för de svenska skattebetalarna
- Sveriges Åkeriföretag avstyrker promemorians förslag vad avser en femårsgräns för återbetalning av klimatbonusen
- Sveriges Åkeriföretag anser att det är oklart hur dekretet ska kunna användas för bilar när det kommer att ha upphört vid utgången av 2020
- Sveriges Åkeriföretag anser att bilar i yrkesmässig trafik producerar fler ”lågkoldioxidutsläppskilometer” än privata personbilar och att om det trots allt införs en tidsgräns för när återbetalning av klimatbonusen inte längre

ska vara aktuell, denna gräns för bilar i yrkesmässig trafik ska vara tre år

- Sveriges Åkeriföretag anser att det är helt orealistiskt att via civilrättsliga avtal reglera vem som ska stå risken för att återbetala klimatbonusen för de fall att bilen exporteras av en senare ägare men innan en viss tidsgräns har uppnåtts

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av promemorian med författningsförslag.

Sveriges Åkeriföretag konstaterar att den beredning inför regelgivningen som skedde 2017 i ärendet om klimatbonusbilar synes vara undermålig. Ärendet har tydligen inte beretts enligt gängse sätt, till exempel genom en allsidig utredning, remissförfarande, proposition, behandling i riksdagens utskott, och sedan beslut. I stället har regeringen valt att utfärda förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar som ett dekret med stöd i restkompetensen i 8 kap. 7 § regeringsformen. Denna brist i beredningen har lett till att, så som det framförs i promemorian och som det inte finns skäl att ifrågasätta, norska och tyska köpare av vad som i Sverige kallas klimatbonusbilar har gynnats på de svenska skattebetalarnas bekostnad.

Närmare om förslaget rörande förslaget att klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år

Enligt punkt 2 i dekrets 2017:1334 ikraftträdande- och övergångsbestämmelser så upphör det vid utgången av 2020.

Enligt promemorians författningsförslag till ikraftträdande- och övergångsbestämmelser, punkt 1, så ska de nu föreslagna ändringarna börja gälla den 1 januari 2021, alltså vid en tidpunkt efter att förordningen har upphört att gälla. Vidare anges i förslagets ikraftträdande- och övergångsbestämmelser, punkt 2, att de ändringar som nu föreslås träda ikraft inte ska tillämpas på bilar som ställts på i enlighet med 17 § 1 b före ikraftträdandet. I en ny föreslagen 12 a § sägs att en mottagare av bonusen åtar sig att i minst fem år från det att bilen ställts på enligt 17 § i b se till att bilen inte avregistreras i vägtrafikregistret. Men eftersom den nya paragrafen inte börjar gälla förrän dekretet helt har upphört att gälla så kan man ifrågasätta vilka bilar som överhuvudtaget kan komma att omfattas av bestämmelserna.

Det är sant att ett upphört dekret kan ha en fortsatt verkan genom att det ska tillämpas även efter att det har upphört, detta framgår av punkt 3 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna. Men i detta fall verkar det inte kunna skapas en sådan verkan. Om ett fordon som omfattas av dekretet har ställts på, till exempel, den 5 september 2020, så ska enligt punkt 2 i de nu föreslagna i ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen ändringen i dekret 2017:1334 inte tillämpas på detta

fordon. Därmed ska inte heller den nya 12 a § tillämpas, vilket är rimligt då man inte retroaktivt kan åta sig att behålla bilen i minst fem år.

Men på vilka fordon ska då åtagandet att i minst fem år från det att bilen ställts på se till att den inte avregistreras ur vägtrafikregistret tillämpas enligt dekret 2017:1334 efter den 1 januari 2021 när det har upphört att gälla vid utgången av 2020?

Sveriges Åkeriföretag anser att en tidsgräns om fem år knappast är relevant för fordon som används i yrkesmässig trafik. Syftet med klimatbonusen måste i stället vara att främja så många ”lågkoldioxidutsläppskilometer” som möjligt. Det är ju antalet sådana kilometer som är det önskvärda, inte att just behålla en bil i fem år.

En lätt lastbil i yrkesmässig trafik körs ca 100 000 km per år. Det innebär att det är antalet körda kilometer som skapar en minskad miljöpåverkan, det är inte fordonets ålder som skapar denna miljöpåverkan. Jämför gärna med att en privat personbil typiskt sett körs mellan 15 000 km och 20 000 km per år. Miljöeffekten av en bil i yrkesmässig trafik är därmed, lågt räknat, åtminstone fyra gånger så hög per år jämfört med en privat personbil.

Typiskt sett används en lätt lastbil i yrkesmässig trafik i tre år, inte i fem år. Det gynnar miljön mer om lätta lastbilar även fortsättningsvis byts ut vart tredje år. De nya bilarna som ersätter de äldre är mer miljövänliga och innehåller regelmässigt även ny trafiksäkerhetshöjande utrustning. Det skulle således vara självmål om bilar i yrkesmässig trafik skulle användas i ytterligare två år av den som erhållit klimatbonusen för att denne inte ska riskera att bli återbetalningsskyldig av bonusen.

Bilar som används i yrkesmässig trafik ska av tillståndshavarna rapporteras till Transportstyrelsen så som varande tillsynsmyndighet för yrkesmässig trafik. Detta gäller för tillstånd till godstransporter, busstransporter och taxi. Det är alltså lätt att se vilka bilar som skulle kunna omfattas av en treårsgräns i stället.

Det finns alltså skäl som talar för att låta bilar som har varit registrerade för yrkesmässig trafik i tre år redan på den grunden vara befriade från ett krav på ägaren att vara återbetalningsskyldig för bonusen.

Sveriges Åkeriföretag anser att det innebär en allt för stor osäkerhet om en eventuell återbetalning av bonusen ska regleras avtalsmässigt så som promemorian föreslår. Om den lätta lastbilen säljs tillbaka till ett bilföretag som i sin tur säljer lastbilen vidare, så kan det ändå aktualisera att den första ägaren, den som är den första som har ställt på lastbilen och har erhållit bonusen, ändå kan få ett återkrav från staten om den som sedan köper lastbilen från bilhandlaren exporterar den. Då anser promemorian att man ska ta fram avtalet mellan den förste ägaren och bilhandlaren och att den förste ägaren ska få tillbaka bonuspengarna från denne. Men för det fall att bilhandlaren har gått i konkurs eller i övrigt avvecklat sin verksamhet, så är ett sådant avtal värdelöst.

Även fallet att bilen har anmälts stulen och inte har återfunnits, ska befria mottagaren av bonusen från att återbetala den. Det enda rimliga är i denna

situation att bonusen ska följa bilen. Om det då är så att den köpare som från bilhandlaren köpt den nu begagnade lätta lastbilen ändå väljer att exportera bilen innan promemorians förslag om en tidsgräns om fem år, så är det enda rimliga att den är den nuvarande köparen som i så fall ska återbetala miljöbonusen. Det som kan hända är i princip två saker, antingen blir bilen helt medvetet exporterad inom tidsgränsen och att i den kalkyl som ligger till grund för huruvida export är lönsam eller inte, måste i så fall ligga att bonusen ska återbetalas, sker export så får staten tillbaka sina pengar. Det andra som kan hända är att kalkylen visar att det inte är lönsamt att exportera bilen och den kommer då att stanna kvar i Sverige och här fortsätta att producera ”lågkoldioxidutsläppskilometer”.

Det finns å andra sidan inget som säger att det ska vara hela miljöbonusen som ska återbetalas. Det skulle enkelt kunna konstrueras ett system med en avtrappande återbetalningsplikt för miljöbonusen. Särskilt för fordon i yrkesmässig trafik så skulle dessa bilar redan efter tre år så som anmälda för yrkesmässig trafik kunna befria den som erhållit bonusen från en återbetalningsplikt.

Om regeringen i stället för utfärdandet av dekretet hade genomfört en genomtänkt lagstiftningsprocess så skulle den betungande förpliktelsen att återbetala klimatbonusen kunnat placeras hos den ägare av bilen som exporterat den.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Miljödepartementets förfogande även i det framtida arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Ulric Långberg
Branschchef