

Miljödepartementet

103 33 STOCKHOLM

Yttrande över remiss av promemorian Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år**Sammanfattning**

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss. VTI delar Miljödepartementets problembeskrivning i avsnitt 1, och välkomnar initiativet att täppa till denna lucka i regelverket och därmed stärka effektiviteten i Sveriges klimatpolitik. VTI anser dock inte att det är tydliggjort att aktuellt förslag är det mest ändamålsenliga i förhållande till alternativa lösningar som nämns i avsnitt 8. Utifrån den tillgängliga informationen i promemorian anser VTI att den alternativa lösningen 8.1 vara mer ändamålsenlig än det aktuella förslaget.

Alternativ lösning 8.1

Den alternativa lösningen 8.1 innebär att skyldigheten att betala tillbaka bonusen skulle kunna "följa bilen" istället för att som i huvudförslaget den som först köpte bilen skulle bli återbetalningsskyldig. I skälen för bedömningen att det inte skulle vara ett ändamålsenligt förslag beskrivs risker för så kallade målvakter asymmetriskt, d.v.s. de beskrivs bara som risker för den alternativa lösningen 8.1, men inte för huvudförslaget. Vi ser inte att dessa risker är uppenbart mindre för huvudförslaget, än för det alternativa förslaget 8.1.

I huvudförslaget finns risken för ett upplägg där en första köpare utan återbetalningsmöjlighet agerar målvakt för att sedan omedelbart på pappret sälja bilen vidare till den "verkliga" köparen som sedan exporterar bilen. I det alternativa förslaget 8.1 så borde risken för målvakter kunna begränsas, i och med att det då finns en real tillgång i form av ett fordon som skulle kunna hållas som säkerhet om återbetalningskravet ignoreras.

Man behöver också beakta vad som kan ses som rimligt och ett normalfall på en begagnatmarknad. Det måste ses som högst rimligt att en bil säljs vidare inom Sverige inom fem år från första försäljningstillfället. Det är därför av vikt att dessa affärer kan ske smidigt och utan stora osäkerheter för vare sig säljare eller köpare. I huvudförslaget uppkommer (som framgår i avsnitt 6) en asymmetrisk risk för säljaren på begagnatmarknaden, då denne inte vet eller kan kontrollera om köparen

ämnar exportera bilen. I avsnitt 6 framhålls att detta kan regleras i köpekontrakt, men potentiella svårigheter kring detta, såsom hög komplexitet (t.ex. hur en andra försäljning ska regleras) och kunskapsbehov hos säljare och köpare, beskrivs inte. Att inte kunna sälja bilen med rimliga villkor inom fem år från inköpstillfället riskerar att avskräcka från nybilsköp med denna bonus (vilket framgår av avsnitt 6), och därmed motverka bonus-systemets syfte.

I den alternativa utformningen 8.1 uppstår inte en sådan asymmetrisk risk i och med att köparen kan förväntas anta att säljaren mottagit bonus som måste återbetalas vid export. Att exportera en bil inom fem år kan inte heller ses som något lika normalt och rimligt som att sälja bilen på Sveriges begagnatmarknad. Det är därför inte av lika stor vikt att export kan ske på ett enkelt och smidigt vis för ägaren.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Forskare Disa Asplund har varit föredragande. I handläggningen har också forskningschefen Mikael Johannesson deltagit.



Tomas Svensson
Generaldirektör