

Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:
kn.kl@regeringskansliet.se
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se

2024-11-22

Er ref: KN2024/01459

FF ref: 2024/41

Skriftliga synpunkter efter samråd om EUs sociala klimatfond och en riktad elbilspremie

Finansbolagens Förening (Finansbolagen) vill inledningsvis tacka för möjligheten att delta i samrådet. Finansbolagens medlemmar äger (vid leasing) och finansierar (vid avbetalningsköp) en betydande del av den svenska fordonsparken. Finansbolagens medlemmar är genom att erbjuda olika finansieringslösningar centrala aktörer för att möjliggöra omställningen till ett fossilfritt samhälle. Finansbolagen välkomnar därför ambitionen att fler privatpersoner får förutsättningar att byta till en elbil och därigenom minska sitt klimatavtryck. För kunden är en elbil ofta något nytt och oprövat, vilket ökar behovet av ett tydligt ekonomiskt incitament för att ett byte till elbil ska bli av, detta gäller särskilt för kunder som har begränsade resurser. I presentationen på samrådet fanns ett exempel med som underlag för diskussionen:

Exempel:

Elbilspremien för privatpersoner:

- Privatpersoner som är folkbokförda utanför storstäder och storstadsnärakommuner och,
- har en inkomst under medianinkomsten i Sverige och,
- har gjort reseavdrag för bilresor.

Stödnivå

24.000 kronor per år, i upptill 3 år, vid köp eller leasing av ny eller begagnad elbil. Vilket motsvarar cirka 11.000 bilar/år och 77.000 bilar totalt under hela perioden.

Finansbolagens synpunkter med anledning av exemplet

Elbilar är fortfarande förhållandevis dyra. För privatpersoner som har en inkomst under medianen behövs det ett stöd för att möjliggöra tillgång till en bättre begagnad elbil eller en billigare ny elbil. Mot den bakgrunden ser Finansbolagen i grunden positivt på förslaget i exemplet.

För många konsumenter är privatleasing ett enkelt sätt att prova på ny teknik. Utifrån förutsättningar som gäller för stöd genom den sociala klimatfonden är det troligen också främst privatleasing och i vissa fall avbetalningsköp som kommer bli aktuellt. Det innebär samtidigt ett krav på betalningsförmåga samt att kunden i övrigt bedömas ha förmåga och intresse att fullgöra de åtaganden som finns vid privatleasing eller avbetalningsköp. Inkomstnivån bör därmed inte sättas lägre än nödvändigt, utan så nära medianinkomsten som möjligt med hänsyn till regelverket.

Eftersom det handlar om personer med en inkomst under medianen är det viktigt att det går att få ett bindande besked/beslut om stöd innan personen köper eller leasar en elbil så att de ekonomiska förutsättningarna är klara och tydliga.

En annan sak som skulle underlätta och minska kreditrisken (även bedrägeririsken) är om den stödberättigade kunden bindande kan välja att utbetalningen ska tas emot av finansbolaget/banken för kundens räkning. Beloppet kan då räknas in i finanskalkylen och sänka månadskostnaden. Ett lägre kreditbelopp/mindre betalningsåtagande är också bra eftersom det sänker både kostnaden och risken för kunden. En lägre kostnad ökar också tillgängligheten för fler att kunna ta del av stödet.

Det kan finnas s.k. transbortfattigdom även i fall där folkbokföringsadressen ligger exempelvis i utkanten av en storstad eller utkanten av en storstadsnära kommun. Krav på att sökanden ska ha gjort reseavdrag bör därför istället vara ett alternativt krav i förhållande till folkbokföringskravet i exemplet.

Det finns inte heller skäl att alltid ställa krav på att sökande har gjort reseavdrag eftersom personer som är på väg in på arbetsmarknaden då inte kan få stöd, vilket inte vore särskilt ändamålsenligt. Kravet på reseavdrag utesluter även pensionärer som är i behov av en elbil för att handla mat, komma till läkaren eller annan viktig samhälls-service.

Det är positivt och viktigt att även begagnade fordon, som prismässigt kan passa målgruppen, inkluderas. Förhoppningsvis leder det också till att fler begagnade elbilar stannar i Sverige.

Tidigare stöd på området har medfört en stor och onödig administrativ regelbörda, vilket bör undvikas denna gång. Finansbolagen bidrar därför gärna i det fortsatta arbetet och diskuterar, gärna mer i detalj, utformningen av stödet för att de ska bli så bra och så enkelt som möjligt att hantera.

FINANSBOLAGENS FÖRENING

Per Holmgren