

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se och
kopia till
m.klimatenheten@regeringskansliet.se.
2022-04-13

Remissyttrande

Er ref: M2022/00498

FF ref 2022/13

Remiss av ändringar i förordning om klimatbonusbilar

Styrmedel för minskad klimatpåverkan bör enligt Finansbolagen vara effektiva/teknikneutrala, förutsägbara och långsiktiga.

Den aktuella promemorian avser ett av tre förslag till styrmedelsförändringar som ligger på bordet; skärpt malus, sänkt bonus och förändrad beräkningsgrund för nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Finansbolagen ser positivt på att förändringarna avseenden bonusförordningen skjuts upp från den 1 januari 2022 till den 1 juli 2022. För framtiden krävs dock en mer samlad beredning av samtliga styrmedelsförslag kombinerat med en längre framförhållning, där beslut tas ett år innan regeländringar träder i kraft. Regleringen bör dessutom för ökad förutsebarhet avse en längre tidsperiod gärna minst 5 år när det exempelvis gäller utfasning av bonus respektive införande av nya regler i olika steg. Det bör alltså redan nu läggas fast hur nedtrappningen av bonusen för elbilar och laddhybrider ska gå till och när den ska ske. Finansbolagen noterar att Mobility Sweden tagit fram förslag på hur utfasning av bonus för personbilar skulle kunna se ut fram till 2028 respektive för lätta lastbilar fram till 2030. Förslagen utgår bl.a. från det förhållandet att det krävs ytterligare styrmedel, inte minst när det gäller lätta lastbilar, eftersom omställningen inte håller den takt som krävs för att nå utsläppsmålen.

I och med långa leveranstider på grund av omvärldsfaktorer är det svårt för konsumenter och andra kunder att göra välinformerade affärsbeslut när samtidigt reglerna ändras med kort varsel. Den enskilde som väljer "rätt" vid ordertecknandet straffas sedan genom t.ex. lägre eller utebliven bonus vid leveranstidpunkten, när reglerna hunnit ändrats. Därmed går en viktig del den styrande funktionen och klimatpolitikens trovärdighet förlorad, inte minst för den enskilde som blir "bortfintad" av regelgivarna. Till detta kommer den konsekventa feldimensioneringen av bonusmedel och därmed återkommande tilläggsbudgetprocesser som spär på osäkerheten för den enskilde, vilket ytterligare minskar trovärdigheten och effektiviteten i systemet. Det finns med således förbättringspotential både när det gäller regelgivningen och budgeteringen.

Finansbolagen noterar att en mängd faktorer förändrats sedan bonustaket på 700 000 kr först föreslogs. Det handlar om kraftiga prishöjningar i följd av först pandemin och nu även kriget i Ukraina. Det rör sig om komponentbrist, högre råvaru- och transportpriser samt en försvagning av den svenska kronan samt ökad inflation även i Sverige. Mot bakgrund av detta bör ett högre belopp väljas förslagsvis 800 000 kr. Det kan även ifrågasättas om det behövs

ett tak för lätta lastbilar som är ett yrkesredskap och under alla förhållanden bör ett högre belopp en 700 000 kr övervägas för lätta lastbilar.

Finansbolagen har inget att erinra mot avskaffandet av 35 procentsregeln för juridisk person.

Promemorians resonemang är inte helt lätt att följa i alla delar. Dels slås det fast att bonusen inte utgör stöd dels diskuteras olika alternativ om bonusen trots allt utgör stöd, bl.a. vad gäller bonus till gasbilar. Finansbolagen välkomnar i och för sig beredskapen för olika utfall. Noterbart är dock att bonus till gasbilar på samma sätt tillkommer samtliga som köper en sådant fordon vilket torde tala för att det inte är fråga om stöd. För det fall bonusen till gasbilar skulle anses utgöra stöd torde den föreslagna lösningen (tillämpning av undantaget i EU-förordningen på 200 000 Euro per stödmottagare) vara praktiskt svårtillämpad om det inte på något enkelt sätt kan klargöras att det är leasetagaren som anses som stödmottagare och ska hålla sig under 200 000 Euro. Som bekant leasas en stor del av den svenska fordonsflottan. De finansbolag som finansierar gasfordon torde snabbt komma upp i summan 200 000 Euro om leasegivaren skulle anses var stödmottagare. Konsekvensen blir i så fall att övriga kunder som önskar leasa ett gasfordon hos finansbolaget ifråga inte kan ta del av bonusen på 10 000 kr (vilket motsvarar en sänkning leasingavgiften med knappt 278 kr per månad vid ett treårigt leasingavtal).

FINANSBOLAGENS FÖRENING



Lars Zacharoff



Per Holmgren