



Finansdepartementet

E-post:

fi.remissvar@regeringskansliet.se

2022-01-03

Remissyttrande

Er ref: Fi2021/03348

Vår ref: 2021/37

Promemorian Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Förslaget innebär att nybilspriset för miljöanpassade bilar, vid beräkningen av förmånsvärdet, sätts ned med ett fast schabloniserat belopp som utgår från bilens miljöteknik. Nedsättningens storlek, som huvudsakligen baseras på den genomsnittliga nedsättning som görs i dag för respektive fordonstyp, föreslås vara 350 000 kronor för elbilar och vätgasbilar, 140 000 kronor för laddhybrider och 100 000 kronor för gasbilar. Nedsättningsbeloppets storlek får dock inte överstiga 50 procent av bilens nybilspris. För att koncentrera miljöstyrningen till bilar med låga utsläpp föreslås att elhybrider och etanoldrivna bilar inte ska omfattas av nedsättningen. Ändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2022 och gälla för bilar som blir skattepliktiga enligt vägtrafikskattelagen för första gången från och med ikraftträdandet.

Finansbolagens synpunkter

Finansbolagen, vars medlemsföretag står för en väsentlig andel av fordonsfinansieringen i Sverige, välkomnar förslaget ansats som leder till en väsentlig förenkling och ökad transparens. För att optimera de önskvärda effekterna av förslaget bör dock tidpunkten för ändringen förläggas till årsskiftet 2022/2023.

En grundläggande förutsättning för att styrmedel ska fungera handlingsdirigerande är att den som står inför ett investeringsbeslut kan göra ett informerat val. När leveranstiden för ett nytt fordon ofta kan vara upp till 9 månader (på grund av välkända problem med halvledarbrist och leveranstörningar i följd av Covid) blir en ändring med väsentligen kortare tid från det att lagen beslutas under våren 2022 tills den träder i kraft den 1 juli 2022 inte funktionell. Även betydelsen av bonus-malus systemet utformning för den som står inför en investering talar för ett införande vid årsskiftet 2022/23. En mängd ändringar vid olika tidpunkter omöjliggör rationella val eftersom det är svårt att förutse hur reglerna kommer att se ut den dag bilen levereras, vilket inte är godtagbart för den enskilde.

Minskad koldioxidbelastning från bilar förutsätter att miljöanpassad teknik är lättanvänd, erbjuder hög användarvänlighet och görs tillgänglig för många oavsett var man bor i landet. Tyvärr har inte utvecklingen kommit lika långt i hela landet. För den som saknar tillgång till

laddinfrastruktur kan t.ex. en elhybrid vara ett miljömässigt bättre alternativ i jämförelse med en bil med enbart konventionellt fossilt drivmedel.

Finansbolagen delar uppfattningen att omfattningen av olika åtgärder ska anpassas över tid för att upprätthålla effektivitet i systemet. I en övergångsfas kan det dock alltjämt vara ändamålsenligt (för att minska CO2 utsläppen) att alla fossilbränslereducerande tekniker omfattas av någon nedsättning. Skulle en nedsättning av förmånsvärdet för fullhybrider slopas, och därmed enligt förslaget likställas med konventionella bilar med förbränningsmotorer, är risken överhängande att fullhybrider av kostnadsskäl väljs bort till förmån för konventionella bilar med enklare teknik och lägre pris som även anses vara en riskfaktor i förslagets analysdel. En nivå om 20 000 för en mildhybrid och 70 000 kr för en fullhybrid är därför något som bör övervägas i en övergångsfas till laddinfrastrukturen är utbyggd i hela landet.

FINANSBOLAGENS FÖRENING


Lars Zacharoff


Per Holmgren