



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEM SGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-09-06

Remissvar – Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på betänkandet Utfasningsutredningen (SOU 2021:48). **Riksförbundet M Sverige lämnar följande synpunkter.**

Allmänna överväganden

M Sverige står bakom riksdagens mål om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och bakom Parisavtalet. Det behövs en rad åtgärder för att minska utsläppen från trafiken och många av våra medlemmar både vill och försöker göra så bra miljöval som möjligt. Samtidigt är bilen en förutsättning för att många ska få vardagen att fungera.

M Sverige menar att dessa båda perspektiv måste beaktas samtidigt. Både behovet av en omställning från fossilt till hållbart och behovet av bilen i vardagen för många människor. Vi behöver därför pragmatiskt hitta lösningar på miljöfrågor utan att samtidigt kraftigt påverka bilisternas vardagsekonomi eller möjlighet att använda bilen. De styrmedel som används för att minska koldioxidutsläppen får inte bli betungande för bilägare. Detta gäller särskilt för dem som är beroende av bilen i sin vardag.

M Sverige anser att skatteuttaget för bilägande inte ska höjas, men att det kan vara motiverat att omfördela skatter för att styra beteenden och främja teknik som sänker vår klimatpåverkan.

M Sverige vill framhålla den betydelse bilen har för de flesta hushåll i landet. Åtta av tio resor sker i bil och den rörlighet bilen medför, innebär inte bara ökad livskvalitet utan bidrar också till tillväxten och utvecklingen i samhället.

Särskilt om bilbranschen och omställningen

Utredningen drar slutsatsen att bilbranschen präglas av en snabb omställning, och tar exempelvis upp att flera bilföretag har kommunicerat mål eller planer på att sluta tillverka bilar med förbränningsmotor ett visst årtal. Riksförbundet M Sverige vill nyansera denna bild med hänvisning till följande fakta.

Enligt statistik från International Energy Agency, IEA, ökade det totala antalet laddbara bilar i Europa från 1,6 miljoner personbilar 2019 till 3,2 miljoner 2020. En ökning med 100 procent. Detta är positivt men under motsvarande 12 månader såldes det ungefär tio gånger fler personbilar med förbränningsmotor. Man ska också vara medveten om att ungefär 247 miljoner personbilar finns totalt inom EU.

Den omställning som har påbörjats är därför varken snabb, eller driven av biltillverkarna. Tvärtom är det snarare så att biltillverkare genom lobbyverksamhet gör allt för att lätta på regelverk om utsläppsgränser och annat som gör att utvecklingskostnaderna ökar. Vi ska heller inte glömma de senaste årens skandaler kopplade till just svårigheterna för biltillverkare att uppnå aktuella gränsvärden. Alltjämt marknadsförs också en produktkatalog som i de allra flesta fall tangerar gränsen för de utsläpp som regelverken tillåter. Så länge kraven på biltillverkare inte fortsatt stramas åt kommer ingen självinitierad övergripande förändring att äga rum. Det finns enligt vad M Sverige erfar bara enstaka exempel på biltillverkare (Tesla) som helhjärtat satsar på laddbara bilar och därför kan anses präglas av samhällets omställning.

Att vi i Sverige idag nått en andel laddbara bilar på mellan 2 och 3 procent av det totala antalet personbilar är ett resultat av flera faktorer, men främst det faktum att staten på olika sätt bidragit till inköp av sådana genom olika typer av subventioner, som exempelvis supermiljöbilspremien, bonusmalus och nedsättningen av förmånsvärdet.

Särskilt om konsumentperspektivet

Utredningen föreslår att det tidigare presenterade målet att fasa ut försäljningen av nya bilar som bara kan drivas av bensin eller diesel skiftas mot en målsättning att enbart nollutsläppsbilar ska säljas år 2030. M Sverige har i grunden ingenting mot ett sådant mål. Men ett problem med en sådan målsättning är den tröghet som finns gällande förändring av fordonsparken. Ingen konsument kan med någon vidare enkelhet bara byta drivmedel utan att först byta sin bil. Det kan finnas sådana teoretiska förslag på lösningar, men i verkligheten är det något som sker först när en bil blir 17 år gammal, vilket är den genomsnittliga åldern för en personbil i Sverige.

Utredningen tar heller inte i beaktande huruvida några betydande ekonomiska värden försummas för konsumenten när en halvgammal bil går till återvinning. Riksförbundet M Sverige har alltjämt sedan den förra skrotpremien togs bort i mitten på 00-talet hävdad de omfattande klimatmässiga fördelar som kan finnas i att återinföra en sådan. Vi menar att en skrotningspremie måste införas, som premierar utskrotning av de allra äldsta bilarna och blir en uppmuntran och stimulans till att fler bilister kan byta upp sig till nyare bilmodeller.

Särskilt om förutsättningar för nya drivmedel

I utredningen förekommer en rad antaganden gällande de flytande drivmedel som kommer att finnas tillgängliga. Riksförbundet M Sverige vill betona att alla de slutsatser som görs gällande flytande drivmedel, skattesatser och prissättningar bygger på ett flertal komplicerade och samverkande förutsättningar som inte med säkerhet behöver vara korrekta. Som ett exempel kan det ifrågasättas om det kommer finnas kraftigt ökade volymer hållbart producerade, avancerade, flytande och gasformiga förnybara drivmedel att tillgå till en kostnad kring dagens marknadspris för HVO. Osäkerheten kring detta är betydande och detta innebär att merparten av utredningens slutsatser i denna del riskerar vara felaktiga. Skulle så vara fallet innebär det risk för dramatiskt högre kostnader för konsumenterna. Detta behöver analyseras mer.

Särskilt om laddinfrastruktur

Utbyggnaden av laddinfrastruktur är kraftigt eftersatt idag. Riksförbundet M Sverige har under flera års tid publicerat kartläggningar som i år, 2021, visar att antalet publika laddstolpar skulle behöva vara dubbelt så stort för att möta målsättningen för dagens 250 000 laddbara bilar. Om Sverige ska klara de högt ställda ambitioner som utredningen föreslår behövs en betydligt större satsning på laddinfrastruktur.

Antalet publika laddstolpar behöver öka markant, särskilt med tanke på de svårigheter som idag påverkar föreningar och samfälligheter att sätta upp laddboxar för de boende. Många är hänvisade till parkering på kommunal mark eller så kallad gatuparkering, där antalet laddplatser idag är nästan obefintligt.

Utredningen antyder att rättsområdet inte är helt klarlagt vad gäller samfälligheter, men hänvisar till lantmäterimyndigheternas tillämpning som tecken på att alternativ finns. Utredningen berör dock inte i tillräcklig grad det avgörande faktum att det för myndighetens omprövning av exempelvis ett anläggningsbeslut för en samfällighetsparkering tillkommer kostnader. Kostnader som påförs dem som omfattas av omprövningen och kostnader som myndigheten inte närmare kan precisera. Ur samfällighetens perspektiv blir det närmast ett lotteri där kostnaden inte kan förutses. Riksförbundet M Sverige menar att denna kostnad bör vara noll, eller åtminstone försumbar, för dessa åtgärder.

Särskilt om priset på drivmedel

Som tidigare sagt finns det en betydande osäkerhet kring tillgången på ersättningsdrivmedel, och därmed också priset för detta. Det är därför bekymmersamt att utredningen i sin konsekvensanalys anser att det vore olämpligt att kompensera för högre pumppriser för drivmedel genom sänkt beskattning.

M Sverige håller med om behovet av en omställning från fossilt till hållbart. Samtidigt kan inte kostnaderna för denna omställning landa på konsumenterna som behöver bilen i sin vardag för att kunna ta sig till sitt arbete och därmed Sveriges utveckling och tillväxt. M Sverige efterlyser därför en djupare analys kring frågan hur hushållens kostnader ska begränsas om drivmedelspriserna ökar markant.

Särskilt om drivmedelssnåla bilar

En prisökning på drivmedel kan till viss del kompenseras av att bilar rent generellt sett blir mer bränslesnåla. Riksförbundet M Sverige vill dock påminna om problemet med att bara jämföra

koldioxidutsläpp per kilometer i snitt sett till årets försäljning. Det har vid upprepade tillfällen under 2010-talet skett omfattande förändringar i regelverken vilka medfört att de utsläpp som noteras i vägtrafikregistret inte korrekt återspeglar verkligheten. Den stegvisa övergången från tidigare körcykeln NEDC till den nuvarande WLTP är ett sådant exempel. Ett annat är införandet av bonus-malus, där malus-skatten är som störst för dieslbilar, som generellt sett har ett lägre utsläpp av koldioxid jämfört med en bensinbil. Tidigare år har det genomsnittliga utsläppet speglats av hur dåtidens miljöbilspremie, 120-gramsgränsen osv, utformats.

Eftersom det är av största vikt att minska åtgången av fossila bränslen bör fokus för bonus-malus-systemet skiftas så att det blir mer fördelaktigt att välja en diesbil än en bensinbil. Detta då dieslbilar har ett lägre utsläpp av koldioxid samt är mer mottagliga för stora inblandningar syntetiska drivmedel, så som HVO, vilket finns i betydligt större utsträckning än till exempel syntetisk bensin.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle