

Finansdepartementet
FI2024/000720

Remissvar av promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare importörer av personbilar, lastbilar och bussar och har getts möjlighet att till Finansdepartementet inkomma med synpunkter på promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon. Mobility Sweden har en rad synpunkter på förslaget som återfinns nedan.

Synpunkter på förslaget

Fordonsindustrin befinner sig mitt i en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkopplade fordon och utveckling mot autonoma fordon. Den gröna omställningen påverkar hela branschen och elektrifieringen är huvudspåret, men även biodrivmedel och grön vätgas utgör viktiga beståndsdelar. Omställningen kan, om branschen ges rätt förutsättningar, stärka svensk konkurrenskraft, skapa nya exportframgångar, fler jobb och i förlängningen bidra till Sveriges välbefinnande. För detta behövs attraktiva styrmedel för de olika fordonstyperna. Annars riskerar Sverige att hamna på efterkälken.

Transportsektorn är en betydande källa till koldioxidutsläpp och systemet med malus är ett incitament för tillverkare och konsumenter att välja mer miljövänliga alternativ. På så sätt minskar transportsektorns negativa påverkan på miljön och den gröna omställningen främjas.

I promemorian från Finansdepartementet finns förslag om förändringar i malussystemet. Det föreslås bland annat att malusen för husbilar ska tas bort. Idag hanteras husbilarna felaktigt i malus systemet då de baseras på WLTP-systemet och dess körcyklar. Dessa stämmer inte överens med hur husbilar används. Husbilar har inte motsvarande körning i stadstrafik utan körs huvudsakligen på landsväg. De kör heller inte lika långt i snitt utan de kör normalt en tredjedel av året, det vill säga under sommarmånaderna. Detta har resulterat i oskälig hög malus. Idag finns det inga eldrivna husbilar på marknaden och det kommer att dröja till dess att sådana är lanserade. De chassin som idag finns med eldrift på marknaden är inte lämpliga för

husbilsbyggnation. Det beror dels på att batterierna är otillräckliga eftersom en husbil oftast körs längre sträckor och har större luftmotstånd och därmed förbrukar mer än en lätt lastbil. Därutöver påverkas även nyttolasten negativt och de nya körkortsreglerna med en tillåten totalvikt med B-körkort på 4250 kg omfattar enbart lätta lastbilar. Idag är samtliga husbilar drivna av bensen eller diesel. Styrmedel för den gröna omställningen, såsom malussystemet, ska styra konsumenterna mot ett mer hållbart drivmedel och inte bara tillföra en kostnad för dem eller ökade intäkter för staten. För att det ska fungera behövs emellertid ett motsvarande produktutbud på el som idag finns för bensen och diesel.

Mobility Sweden tillstyrker förslaget, men anser att det är viktigt att även husbilar står för sin andel av sina samhällsekonomiska kostnader. Detta sker till del via fordonsskatten, men Mobility Sweden föreslår samtidigt att när eldrivna alternativ finns på marknaden införs en kombination av bonus för köp av elfordon och malus på fordon med förbränningsmotor.

I promemorian föreslås även att nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska omfattas av malus. Mobility Sweden vill här framföra att det inte är rimligt att ett fordon som drivs på diesel eller HVO100 drabbas hårdare av malus i jämförelse med ett fordon med högre förbrukning som drivs med bensen/E85. Mobility Sweden föreslår därför att malusen för vissa fordon behålls och att den knyts till ett maxvärde på utsläpp. För fordon med utsläpp på 200 gram/km eller högre vid blandad körning på bensen ska malusen finnas kvar. På så sätt ger man ett incitament till kunder som vill ha ett klimatvänligt bensen/E85-fordon.

Avslutningsvis är det problematiskt att regeringen i remissen antyder att de remitterade förslagen kanske inte kommer att realiseras mot bakgrund av budgetförhandlingar. Även om det är förståeligt att regeringen inte vill riskera att tappa takt och därför remitterar ett antal förslag, kan det skapa osäkerhet och påverka marknaden. Det är viktigt att regeringens politik bygger på tydlighet och långsiktighet. Här vill Mobility Sweden särskilt understryka att regeringen måste ta ett helhetsgrepp om omställningen och ta fram en långsiktig plan för hur utsläppen i transportsektorn ska minska. För varje dag som går tappar vi takt och möjligheterna att nå klimatmålen både i Sverige och på EU-nivå försvåras.

Det behövs utvecklade och nya styrmedel som styr mot en omställning av fordonsflottan. Fordonsbranschen är gärna en del av en sådan bredare dialog i syfte att främja elektrifieringen, andra fossilfria drivmedel och den gröna omställningen. Insatserna för att nå klimatmålen – både i Sverige och EU – och främja den gröna omställningen måste vara effektiva och stärka Sverige som föregångsland. Det kräver en stark hemmamarknad, med fortsatta satsningar på forskning och produktutveckling. På så sätt kan vi exportera klimatnytta, i form av produkter och tjänster, till andra delar av världen. Samtidigt förbättras också vår konkurrenskraft i den globala kapplöpningen för att uppnå kostnadseffektiv klimatreduktion. Här har Sverige alla förutsättningar för att vara fortsatt pådrivande.

Stockholm den 3 maj 2024

Michaela Ehteshami
Kommunikationsstrateg
Mobility Sweden