



Miljödepartementet

## Remissvar kring ändringar i förordningen om klimatbonusbilar M2022/00498

Motorbranschen Riksförbund (MRF) inkommer här med synpunkter till miljödepartementet på ovan nämnda remiss.

*MRF är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.*

### **Sammanfattning**

MRF är mycket skeptiska till de förändringar som föreslås och sättet de ska genomföras på.

- Förslagen riskerar att göra omställningen av fordonsflottan långsammare.
- Avtrappningen av bonusen går för snabbt. Förutsägbarheten och långsiktigheten blir lidande när systemet förändras med så korta intervaller.
- Det osäkra omvärldsläget gör att det fortfarande är brist på komponenter och därmed även nya bilar. Begagnatmarknaden blir då än viktigare. Förslagen till förändrad bonus riskerar att minska inflödet av fordon på begagnatmarknaden.
- Malusen justeras inte i förslaget, vilket leder till ökat skatteuttag totalt. En redan överskattad bilism blir än mer överbeskattad.

### **Allmänna utgångspunkter**

Omställningen av fordonsflottan pågår med en rasande fart. I slutet av 2021 fanns det 110 177 elbilar i trafik i Sverige. Det är en ökning med 98 procent från året innan, enligt myndigheten Trafikanalys. Detta bidrar till minskade utsläpp. Dessutom bidrar ökad inblandning av biodrivmedel och de alltmer energieffektiva fordonen till att



utsläppen sjunker. Jämfört med 2010 har utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken hittills minskat med 27 procent, enligt Naturvårdsverket. Fordonsbranschen har med andra ord tagit sitt ansvar för att minska utsläppen och fortsätter att ta det.

Om denna positiva utveckling ska fortsätta krävs långsiktiga spelregler så att fler vågar investera i nya och rena bilar och andra fordon. Det är även viktigt för begagnatmarknaden, då den är direkt beroende av att nya fordon kommer ut på nybilsmarknaden. Långsiktighet och hållbarhet går hand i hand.

### **Förslagen i korthet**

Reglerna för bonus ska enligt de nya förslaget stramas upp, då kostnaderna blivit för stora enligt regeringen. I ett första steg, som föreslås gälla från 1 juli 2022, ska gränsen för hur stora utsläpp en klimatbonusbil får ha skärpas från dagens 60 gram koldioxid per kilometer till 50 gram koldioxid per kilometer. Högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut mer än noll men högst 50 gram koldioxid sänks från dagens cirka 45 000 kronor till cirka 20 000 kronor. Bonusen begränsas till bilar vars nypris uppgår till högst 700 000 kronor.

I ett andra steg, som föreslås gälla från 1 januari 2023, sänks gränsen för hur stora utsläpp en klimatbonusbil får ha från 50 gram koldioxid per kilometer till 30 gram koldioxid per kilometer. Det högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut mer än noll, men högst 30 gram koldioxid, sänks från cirka 20 000 kronor till cirka 10 000 kronor. Det högsta bonusbeloppet för en klimatbonusbil som släpper ut noll gram koldioxid per kilometer föreslås sänkas från 70 000 kronor till 50 000 kronor.

### **Synpunkter**



### ***Kortsiktigheten ett stort problem***

Syftet med bonus-malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon och bidra till att uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta. De föreliggande förslagen innebär en tydlig försämring av systemet.

Den kraftiga avtrappning, som föreslås i två steg från 1 juli 2022 respektive 1 januari 2023, görs mycket fort och skapar osäkra förutsättningar för både nybils- och begagnatmarknaden. Med bara ett halvårs intervall minskar incitamenten för att investera i nya och rena fordon. Teknikutvecklingen går förvisso i en rasande fart, men att förändra regelverken så fort kan vara direkt kontraproduktivt.

Puckeleffekter riskerar att uppstå då grupper av köpare ges incitament att köpa vid en viss tidpunkt, samtidigt som andra grupper ges minskade incitament att investera i nya fordon.

Den totala effekten riskerar att bli kortsiktig brist på vissa fordon samtidigt som omställningen går långsammare och marknaden fungerar sämre i andra delar. Det är inte bara nybilsmarknaden som påverkas av detta, utan även begagnatmarknaden som är beroende av att nya fordon kommer in på den.

För att omställningen av fordonsflottan ska fungera krävs långsiktighet och stabila regelverk. Det skapar bra villkor både för tillverkare, återförsäljare och kunder att planera introduktionen av ny teknik på bästa möjliga sätt. Osäkerheten vid snabba förändringar är ett problem i sig.

### ***Osäkerheten i omvärlden ställer krav på stabilitet***

Det osäkra omvärldsläget gör att det fortfarande är brist på komponenter i tillverkningen av nya bilar. Problemet har funnits under en längre tid och många faktorer bidrar härvidlag. Detta leder till brist på fordon och väntetiderna på nya bilar är långa i många fall. Begagnatmarknaden blir då än viktigare. De nu liggande förslagen riskerar att skapa inlåsnings effekter som gör att omställningen av fordonsflottan går långsammare. Att i en osäker omvärld skapa ytterligare osäkerhet är inte rätt väg att gå.



### **Ingen förändrad malus**

Det aktuella förslaget behandlar bara ena delen av bonus-malus-systemet, det vill säga bonusen. Malusen justeras inte i förslaget, vilket leder till ökat skatteuttag totalt sett. Och det i ett läge där systemet redan är överfinansierat. Den redan överskattade bilismen blir än mer överbeskattad.

Enligt en studie från VTI betalar vägtransporterna i Sverige redan ungefär 97 miljarder kronor i olika statliga skatter och avgifter. Statliga utgifter för vägtransporter uppgår till ca 33 miljarder kronor. Det innebär att skatter och avgifter för vägtransporter överstiger utgifterna med ca 65 miljarder kronor. En kraftig överbeskattning alltså som nu riskerar att bli än större. Det är knappast vad som behövs i ett osäkert omvärldsläge där bränslepriserna stiger.

### **Avslutning**

Oavsett hur regeringen går vida med förslaget vill MRF betona vikten av långsiktighet. Både branschen, konsumenter och det allmänna tjänar på att lagar och regelverk håller över tid. Bara så kan omställningen ske på ett sätt som garanterar allas mobilitet och minimerar utsläppen samtidigt. Verkligheten har visat att detta är möjligt. Skapa bästa möjliga förutsättningar för det.