



För bilbranschens bästa

Sida 1 (3)  
Stockholm 2017 04 19

Finansdepartementet  
Skatte och tullavdelningen  
Helena L Johansson  
Viktor Gunnarsson  
[fi.registrator@regeringskansliet.se](mailto:fi.registrator@regeringskansliet.se)  
103 33 STOCKHOLM

## Ett Bonus-malus-system för nya lätta fordon promemoria Fi2017/01469/S2

MRF, Motorbranschens Riksförbund, vill avge följande synpunkter på ovanstående promemoria.

**Inledningsvis vill vi understryka att vi anser att det system med CO<sub>2</sub>-baserad fordonskatt och supermiljöbilspremie som vi har idag, är ett bonus-malus-system. Detta system har visat sig fungera relativt väl, varför vi i princip avvisar förslaget i PM:et**

Synpunkter på utredningens förslag:

### Allmänt

Vi delar inte uppfattningen att ett bonus-malus-system som det föreslagna, kommer att ge någon större effekt på utsläppen av CO<sub>2</sub> från transportsektorn. Vi anser inte att man i utredningen har påvisat några större sänkningar av CO<sub>2</sub>-utsläppen.

### Malus

Utredningen föreslår att man ska ha kraftigt förhöjd fordonskatt på nya bilar som överstiger 95 g CO<sub>2</sub>/km under tre år. Detta förslag innebär att man lägger en hög fordonskatt på nya bilar som under alla förhållanden är bättre miljömässigt och säkerhetsmässigt än äldre bilar. Detta kan innebära att bilköparen i stället behåller den äldre bilen. Detta anser vi ger helt fel signaler till marknaden och har en försumbar ”styrning” i systemet.

När det gäller lätta lastbilar och bussar, så finns inga alternativ idag (utom biobränsledrift) – här blir det ännu mer kännbart. Risken är att man i stället behåller det äldre fordonet för att slippa den högre skatten.

### Bonus

För att få en bättre effekt så borde bonusen för de allra renaste bilarna vara högre än vad utredningen föreslår. Föreslagna nivåer ligger inte så långt över dagens, vilka inte gett särskilt stora effekter. Vi är däremot nöjda med att skalan är linjär, precis som på malusdelen. Detta innebär att varje gram CO<sub>2</sub>-räknas och det ger heller inga ”tröskeeffekter. Utöver detta så bör förnybara drivmedels lägre



klimatpåverkan räknas in även på bonussidan. Vad händer när vi kommer i ett läge där ex dieselbilar i huvudsak drivs med biodiesel? Biodiesel är ju, som bekant fossilfri och har därför ingen klimatpåverkan.

### **Finansiering**

Man kan ha förståelse för att man tar en viss höjd i systemet för att inte behöva ändra hela tiden. Utredningens förslag är däremot kraftigt överfinansierat. Redan från år 1 (2018) skulle malus-delen inbringa ca 2,2 mdr kr och motsvaras av en bonusdel på i storleksordningen 600 miljoner. Bonusdelen kommer givetvis att öka (om man får den styreffekt som eftersträvas), men att ökningen skulle vara så kraftig så att bonusen överstiger malusdelen inom de närmaste fem åren är svårt att tro.

En så kraftig överfinansiering innebär att systemet inte får någon tilltro bland bilköparna, vilket i sig kan leda till att vi inte uppnår det vi vill d v s en fossilfri fordonsflotta 2050

### **Införande**

Utredningen föreslår att det föreslagna systemet ska införas fr o m den 1 juli 2018.

För att få ett långsiktigt stabilt regelverk behöver vi ett system som harmoniserar med EU. En ny lagstiftning är på gång i EU gällande nya körcykler. Syftet är att på ett bättre sätt spegla den verkliga bränsleförbrukningen. Den nya körcykeln ska införas för alla modeller i september 2018. Det är viktigt att ett svenskt bonus-malus-system med koldioxidgränser är harmoniserat med detta regelverk. Därför föreslår MRF att ett ev bonus-malus-system inte införs förrän tidigast 1/9 2018.

### **Konsekvensbeskrivning**

Vi anser att man vare sig i utredningen eller PM:et om Bonus-malus-system, gjort erforderliga konsekvensbeskrivningar. Exempelvis hur påverkas småföretagandet av att det inte finns några ”bonusbilar” att tillgå i segmentet transportbilar? Vad händer i systemet då dieselbilar kan göras på 100 % HVO – hur ska detta påverka malus respektive bonus e t c. Utredningen har heller inte beskrivit hur systemet påverkar människors och näringslivets efterfrågan på mobilitet.

### **Sammanfattning**

Vi ställer oss bakom målet att uppnå en fossilfri fordonsflotta till 2050. Detta måste ske med förnuft och noggrannhet så att vi inte inkräktar på den enskildes mobilitet eller näringslivets transporter.

För att uppnå detta behövs alla tänkbara varianter både av elektrifiering och biodrivmedel, men det krävs också energieffektivisering för att resurserna ska räcka till. Nya bilar är både effektivare och säkrare, därför är en ”straffbeskattning” av nya bilar av ondo. Vi anser att man ska lägga resurser på att stimulera introduktionen av såväl biodrivmedel som elektrifiering, för att få ett så teknik neutralt system som möjligt.



För bilbranschens bästa

Sida 3 (3)  
Stockholm 2017 04 19

*Med vänlig hälsning*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Charlie Magnusson', followed by a long horizontal flourish.

Charlie Magnusson

Press, opinion och samhälle