

MRF tycker

Aktuella politiska frågor våren 2017



För bilbranschens bästa



En resumé av politik som påverkar din vardag

Vi gör din röst hörd

Din bransch påverkas dagligen av beslut som du inte är med och fattar. Hur bilismen och hur drivmedel beskattas, hur infrastrukturen får eller inte får se ut, hur klimatfrågan och teknikutvecklingen ställer nya krav. Och det är bara ett fåtal exempel. Därför är en av MRF:s viktigaste uppgifter att vara där för din räkning och driva opinion. Vi för samtal med politiker och myndigheter och engagerar oss i frågor som dels påverkar branschen, dels frågor som påverkar slutkunden.

Om riksdagen försvårar för bilägandet finns snart ingen bransch. Det tänker vi motarbeta.

Klimatfrågan

På klimatkonferensen i Paris 2015 kom världens länder överens om att temperaturen inte ska få öka mer än 2°C över förindustriell nivå, helst bara 1,5°C. Sveriges vision är att år 2045 ska vi inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser och 2030 ska utsläppen från transporterna ha minskat med 70 % jämfört med 2010. Transportsektorn svarar för ungefär en tredjedel av koldioxidutsläppen, precis som i andra länder. Vägtrafiken ingår inte i EU:s utsläppshandelssystem.



MRF tycker

Transporter av gods och människor är nödvändiga och det är därför helt avgörande att vi hittar klimatsmarta lösningar för att utveckla mobiliteten. Redan nu arbetar fordonsindustrin i alla led för att ta fram fordon för nya bränslen och göra fordonen effektivare. Under perioden 2005 till 2012 minskade koldioxidutsläppen från personbilar med 30 procent i Sverige. Sverige är en liten marknad och tekniska åtgärder måste därför harmoniseras med andra länder. Vi kommer att klara utsläppsmålen till 2045 men avvisar sektorsmål för transporter till 2030.

Bilen i staden

Det talas allt oftare i stadsbyggnadssammanhang om att utforma städer för minskat behov av resande. Bilen är en helt avgörande del av transportsystemet, och så även i våra städers centrala delar. Beslut om plats för parkering och hur gaturummet utformas har avgörande betydelse för om staden ska vara tillgänglig för bilen i framtiden – vilket ju också påverkar utbudet av tjänster, varor och arbetstillfällen.



MRF tycker

Även de som för tillfället inte själva använder bil har nytta av att det finns plats för bilen i stadstrafiken. Leveranser, hemsjukvård och jourtjänster kommer vi fortsatt vilja ha. Bilen – oavsett form, vilket bränsle och om den är självkörande eller ej – kommer att behövas i staden även i framtiden. Därför är det viktigt att städerna planeras utifrån behovet av bilen. Detta är ytterst en tillgänglighets- och demokratifråga.

Skatter på bilism

Statens egna utredningar visar att bilismen överbeskattas kraftigt, 2–3 gånger om. Totalt betalar fordonsägarna i Sverige cirka 62 miljarder kronor per år i olika specialskatter, såsom energi- och koldioxidskatt, fordonskatt, vägavgifter, trängselskatt och skatt på trafikförsäkringspremier samt moms på bensin och diesel. Då är inte generella skatter, som moms på bilköp, reparation, service etc inräknade. Av de 62 miljarderna går cirka 25 ”tillbaka” i form av vägunderhåll och väginvesteringar.

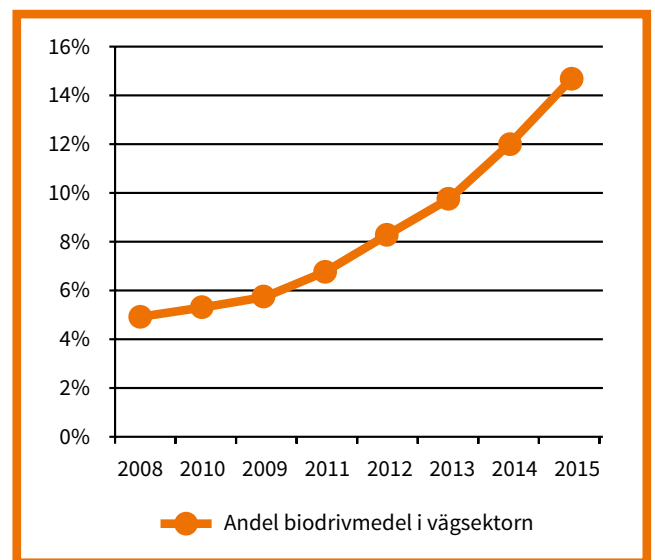


MRF tycker

Mobiliteten är för viktig för att beskattas ihjäl. Vi instämmer i riksdagens princip om att varje trafikslag ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader för väglitage och underhåll, för olyckor och miljöpåverkan. Dock, eftersom bilismen redan i dag betalar långt mer än vad det kostar samhället, avvisar vi alla förslag om skattehöjningar.

Biodrivmedel

Biodrivmedel är flytande eller gasformiga drivmedel som framställts av förnybar råvara, till skillnad från fossila bränslen. Vanliga biodrivmedel idag är biodiesel, etanol och biogas. På sikt kan det även komma syntetiska varianter. Av den totala drivmedelsförsäljningen svarade biodrivmedel för 14,9 procent år 2015.



MRF tycker

Användning av biodrivmedel är en av faktorerna för att vi ska uppnå nollutsläpp i trafiksystemet till 2050 med bibehållen eller ökad mobilitet. Sverige har idag en relativt stor och ökande andel biodrivmedel, i nuläget nästan 15 procent. För att nå ännu längre behövs fler konkurrenskraftiga biodrivmedel, vilket kräver skattelättnader i introduktionsskedet, satsningar på forskning och utveckling samt långsiktiga spelregler.

Bonus-malus

Regeringen har presenterat ett bonus-malusförslag ovanpå befintliga miljöskatter. Detta innebär att fordon med mycket låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus på upp till 45 000 kronor, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. I praktiken innebär förslaget höjd fordonskatt på alla bilar med cirka 360 kr, extra höjd fordonskatt på nya bilar som har högre utsläpp än 95 g koldioxid per kilometer under de första tre åren och att den 5-åriga skattebefrielsen försvinner för bilar med utsläpp under 95 g. En Volvo V70 skulle med Bonus-Malus alltså kunna få upp till tre gånger så hög bilskatt.



MRF tycker

Att straffbeskatta nya bilar är fel eftersom nya bilar alltid är bättre än gamla ur såväl miljö- som trafiksäkerhetsaspekter. MRF förespråkar istället generella styrmedel, såsom utsläppshandelssystem eller koldioxidskatt, som kan ge en mjuk övergång från bränslesnåla bilar via hybrider till rena elbilar.

Infrastruktur- investeringar

I Sverige finns cirka 400 000 kilometer väg och 12 000 kilometer järnväg. Mer än åtta av tio personresor sker på väg. I princip allt gods transporteras första och sista sträckan på väg. I regeringens plan för infrastrukturinvesteringar och underhåll för år 2018–2025 går 199 miljarder till investeringar, underhåll och förstärkning av bärighet av vägar. Motsvarande siffra för järnväg, som står för 10 procent av gods och persontransporter, är 197 miljarder. Dessutom, den omdiskuterade investeringen i höghastighetståg beräknas kosta cirka 230 miljarder kronor enligt Trafikverket.



MRF tycker

Vägarna är här för att stanna och kommer även i framtiden att användas av bussar, bilar och lastbilar. Därför är det både skäligt och viktigt att vägunderhåll och väginvesteringar får en större del av de samlade anslagen – för att bibehålla en hög mobilitet och för att vägarna skall klara tung trafik.



Pengarna följer inte resorna

Infrastrukturinvesteringar
2018–2025



■ Väg 199 mrd
■ Järnväg 198 mrd

Personresor, transportkm
2015



■ Väg 84%
■ Järnväg 10%

Pengarna följer inte godset

Infrastrukturinvesteringar
2018–2025



■ Väg 199 mrd
■ Järnväg 198 mrd

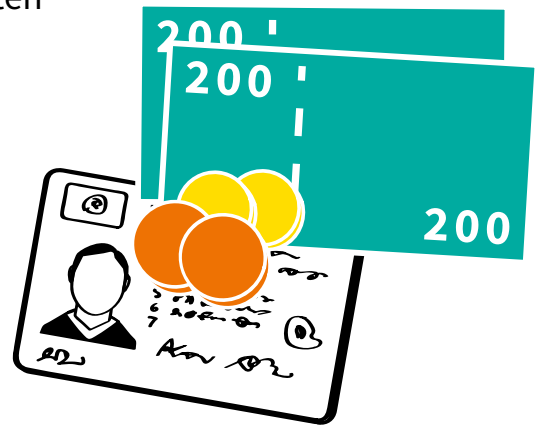
Personresor, transportkm
2015



■ Väg 67%
■ Järnväg 33%

Körkort

I Svenskt Näringslivs undersökning bland sina medlemsföretag angav 60 procent av företagen att körkort är en förutsättning för anställning. Dessutom ökar körkort möjligheten för den enskilde att pendla och därmed få tillgång till en större arbetsmarknad. Däremot är det dyrt att ta körkort, vilket gör att många inte har möjlighet att gå utbildningen förrän senare i livet.



MRF tycker

Vi tror att regeringens förslag om CSN-lån för körkort vore en bra åtgärd, dels för att unga ska få jobb men även på grund av att vi inom motorbranschen har ett stort behov av att rekrytera personer med körkort de närmaste åren. Utöver detta vill vi se en satsning i grundskolan på trafikantutbildning som en del i nollvisionsarbetet för att öka ungdomars kunskap om trafiksamband och säkerhet samt att alla nyanlända med körkort ska få utbildning i halkkörning.

Beskattning av tjänstebilar

En avsevärd del av nybilsförsäljningen, cirka 55 procent, sker till företag. Av landets 4,8 miljoner bilar ägs 21 procent av företag. Tjänstebilsreglerna innebär i praktiken att arbetsgivare betalar skatter och arbetsgivaravgifter efter en schablon för förmånen att en medarbetare har tillgång till bil. För en anställd som använder företagsägd bil privat och endast i ringa omfattning finns det undantag från beskattning. Ibland föreslås det att reglerna för tjänstebilar ska ändras för att exempelvis nå miljömål.



MRF tycker

Vi anser att principerna för beskattning av förmån av bil ska avspegla den förmån som arbetstagaren har och inte användas för att ”styra” bilinnehavet. Ett problem med dagens tjänstebilsbeskattning är att reglerna kring vad som anses som ”ringa omfattning” är för snäva. Flexiblare regler på detta område skulle underlätta för exempelvis personal i tjänstesektorn, såsom hemtjänstpersonal, hantverkare med flera, som idag riskerar kraftigt höjd beskattning om dagens hårda gräns passeras.

Självkörande bilar

Det pågår en snabb och uppmärksam utveckling av bilar i autonom drift. Ökad datakraft, smartare sensorer och bättre karttjänster gör att det går att ta fram system för helt självkörande bilar. Det finns dock fortfarande tekniska och etiska utmaningar för att hantera svåra trafiksituationer och för en fullskalig introduktion av denna teknik. De legala frågorna hanteras inom ramen för FNs Wienkonvention, men även i Sverige pågår en utredning om vilken lagstiftning som kan behövas.



MRF tycker

Alla typer av bilar behöver service och reparationer, så även självkörande bilar. MRF följer utvecklingen för att våra verkstäder på ett bra sätt ska kunna ta hand om även denna kommande marknad. MRF bevakar frågorna och ingår i referensgruppen för den svenska utredningen om självkörande bilar. Det finns behov av att de köprättsliga kraven klagörs kring vilket ansvar som kan ligga på bilåterförsäljare och verkstäder.

74-tons lastbilar

Försöksverksamhet med 74-tons lastbilar visar att de bidrar till effektivare och färre transporter, då de lastar mer och därför minskar behovet av antalet. Därmed ökas trafiksäkerheten, utsläppen minskar och logistik-kostnaderna sjunker. Argumenten emot är uppfattningen att de ökar slitaget på vägarna och att de gör lastbilar till ett mer attraktivt alternativ till sjöfart och tåg.



MRF tycker

MRF anser att det snarast ska ges möjlighet till 74-tonsekipage, för att effektivisera transporterna och därmed minska utsläppen. Vi ser ett stort behov av förtydligande från regeringen om vilka vägar som ska kunna tillåta 74-tonsekipage. Inställningen om att de inte får konkurrera med järnväg eller sjöfart är orimlig.

Vägslitageskatt

Vägslitageskatt, eller kilometerskatt, är en skatt på avstånd – ej utsläpp – som den svenska regeringen vill införa på lastbilstrafik och nu utreder. Förespråkarna vill bland annat minska antalet lastbilstransporter, slitaget på vägarna, få in mer pengar till vägunderhåll och förbättra konkurrensen gentemot utländska transporter. Motståndarna menar att skatten enbart fördyrar transporterna och att kostnaderna i längden hamnar på slutkunden, det vill säga konsumenten.

MRF tycker

MRF ansluter sig till de som ställer sig negativa till att införa en vägslitageskatt och anser att en skatt på avstånd endast skulle fördyra transporterna i glesbygdslandet Sverige. Vi menar att oseriösa åkare kan komma att kringgå systemet – vilket innebär fortsatt snedvridning av konkurrensen. Vi vill också i sammanhanget påpeka att även om denna skatt inte är en skatt på utsläpp per se så blir fordonstekniken ständigt bättre ur både effektivitets- och miljösynpunkt, vilket går emot miljöargumenten som används för vägslitageskatten.

Människor behöver förflytta sig, liksom även gods.

Därför värnar vi inte bara branschens intressen utan också den enskildes möjlighet att äga och köra bil.

Det finns många frågor på den politiska agendan som berör oss i bilbranschen

Läs fullständig version på:
www.mrf.se/opinion/mrf-tycker/

Även om:

Indexreglerad drivmedelsskatt • Koldioxidsskatt • Reseavdrag
Premie för miljöbilar • Telematik • Sysselsättningen i branschen
Cabotagefrågan • Alkobommar i hamnarna med mera.

För bilbranschens bästa



Hemsida www.mrf.se

Rättvisa bilskatter www.facebook.com/bilskatter/

Gilla bilen www.facebook.com/GillaBilen/

Utan bilen stannar Sverige www.utanbilenstannarsverige.se


Har du frågor eller vill veta mer kontakta oss på:

Tel: 08-701 63 00

Mail: mrf@mrf.se

Följ oss på:

 **Facebook** www.facebook.com/motorbranschensriksforbund

 **Instagram** www.instagram.com/mrfpavag/