



Tips till en ny regering

och folkvalda i Sveriges riksdag



För bilbranschens bästa

Tips till en ny regering

och folkvalda i Sveriges riksdag

En ny mandatperiod har börjat och det finns många saker att ta tag i för er ledamöter som representerar oss alla. Några av dessa saker handlar om vår mobilitet, där framför allt bilen behöver lyftas fram. Bilen gör livet friare, rikare och enklare på ett hållbart sätt. Tack vare bilen kan mobiliteten öka, något som är en förutsättning för ekonomisk utveckling, demokrati och högre livskvalitet. Ämnen som torde vara viktiga för våra folkvalda i rikets mäktigaste församling. Låt oss friska upp minnet om vilka frågor som är viktigast att åtgärda!

I denna folder kan du läsa om vilka åtgärder som vi från motorbranschen tycker ska prioriteras i regeringens och riksdagens arbete - och även varför. Vi lyfter här ämnen som exempelvis klimat och miljö, stadsplanering, skatter, arbetsmarknad, infrastrukturplanering och godstrafik. Vikten av fri mobilitet, en grundläggande demokratisk rättighet, genomsyrar samtliga ämnen. För att göra det så lätt så möjligt att starta arbetet har vi också listat upp konkreta åtgärdsförslag. Dessa finner du även här nedan.

Summering

Vi menar att regering och riksdag bör

- Införa skattelättnader för alternativa drivmedel i introduktionsskedet, där efter ska drivmedlet kunna rulla på egna hjul.
- Avskaffa bonus malus-systemet.
- Satsa på forskning och utveckling av alterantiva drivmedel.
- Ge klimatsatsningarna långsiktiga spelregler, både inom utveckling av drivmedel och fordon.
- Riva upp beslutet om indexerad drivmedelsskatt. Gärna också sänka bensin- och dieselskatterna så att vanligt folk har råd att köra bil.
- Utveckla dagens reseavdrag till ett mer heltäckande system där nivån anpassas till de verkliga resekostnaderna med bil.
- Satsa mer på incitament för elektrifiering, biodrivmedel och energieffektivisering istället för att bestraffa nya fordon.
- Se till att regleringar kring samhällsbyggande i staden tar hänsyn till behov av individuell mobilitet.
- Se till att regleringar kring bostadsbyggande tar hänsyn till boendes behov av parkeringsplatser och laddning.
- Vikta en större del av infrastrukturpengarna till nybyggnation och underhåll av vägar.
- Prioritera viktiga leder i infrastrukturplaneringen, såsom östra länken och E6.
- Skapa möjlighet att validera kunskapen hos nyanlända så att branschen kan rikta sina insatser på den kompetens och intresse som redan finns.
- Skapa en landsomfattande struktur på vilka stödinsatser som kan komma i fråga från exempelvis arbetsförmedlingen, kommuner med flera för karriärväxling och nyanlända.
- Avsätta mer öronmärkta pengar till utökade poliskontroller av utländska transportörer som misstänks bryta mot cabotagereglerna, kör- och vilotider och trafikosäkra fordon.
- Ge tullen ökade befogenheter och resurser att kontrollera trafik även vid utförelse.
- Genast avveckla alla tankar på att införa en kilometerskatt. Om den ändå införs måste den växlas så att den sammanlagda skattebördan inte ökar.
- Låta principerna för beskattning av förmån av bil avspegla den förmån som arbetstagaren har och inte användas för att ”styra” bilinnehavet. Med andra ord sänka tjänstebilsbeskattningen och vidga reglerna om vad som anses som ”ringa omfattning”.

Klimatsmart och hållbar mobilitet



Transporter av gods och människor är nödvändiga. Inte minst i ett land med Sveriges geografiska karaktär är det helt avgörande att transporterna fungerar. Därför är det nödvändigt att vi hittar klimatsmarta lösningar för att utveckla mobiliteten.

Fordonsindustrin arbetar sedan länge i alla led för att göra fordonen effektivare, och verkstäderna ser till att säkerställa hållbar drift. Redan idag är de flesta nya fordon anpassade för nya bränslen. Under perioden 2005 till 2017 minskade också koldioxidutsläppen från nya personbilar med 37 procent i Sverige och under samma tid med 27 procent i EU.

Sverige är en liten marknad och tekniska åtgärder måste därför harmoniseras med andra länder. Användning av biodrivmedel är en av faktorerna för att vi ska uppnå nollutsläpp i trafiksystemet med bibehållen eller ökad mobilitet. Sverige har idag en relativt stor och ökande andel biodrivmedel, i nuläget drygt 20 procent. Men fler, konkurrenskraftiga, icke-fossila drivmedel måste utvecklas. Dessa måste vara långsiktiga satsningar så att alla klarar av att gå i takt med de politiska besluten och intentionerna.



Därför bör ni

- Inför skattelättnader för alternativa drivmedel i introduktionsskedet, därefter ska drivmedlet kunna rulla på egna hjul.
- Satsa på forskning och utveckling.
- Ge klimatsatsningarna – både inom utveckling av drivmedel och fordon - långsiktiga spelregler.

Den överbeskattade bilismen



Utvärderingar visar att bilismen överbeskattas kraftigt. Totalt betalar fordonsägarna i Sverige cirka 65 miljarder kronor per år i olika specialskatter, såsom energi- och koldioxidskatt, fordonsskatt, vägavgifter, trängselskatt och skatt på trafikförsäkringspremier, samt moms på bensin och diesel. Av de 65 miljarderna går cirka 20 ”tillbaka” i form av vägunderhåll och väginvesteringar.

Mobiliteten är för viktig för att beskattas ihjäl. En majoritet av svenskarna skulle få det svårt att klara av sitt arbete utan tillgång till bil. Bilen gör det enklare och snabbare att ta sig till jobbet och ökar därmed flexibiliteten på arbetsmarknaden. Riksdagens princip om att varje trafikslag ska bära sina egna samhällsekonomiska kostnader för vägslitage och underhåll, för olyckor och miljöpåverkan är förvisso riktig. Men eftersom bilismen redan i dag betalar långt mer än vad det kostar samhället, avvisar vi alla förslag om skattehöjningar. Istället behöver en del skatter sänkas.



Därför bör ni

- Riva upp beslutet om indexerad drivmedelsskatt. Gärna också sänka bensin- och dieselskatterna så att vanligt folk har råd att köra bil.
- Låta principerna för beskattning av förmån av bil ska avspegla den förmån som arbetstagaren har och inte användas för att ”styra” bilinnehavet. Med andra ord sänka tjänstebilsbeskattningen och vidga reglerna om vad som anses som ”ringa omfattning”.
- Utveckla dagens reseavdrag till ett mer heltäckande system där nivån anpassas till de verkliga resekostnaderna med bil.



**Bonus-malus
eller kanskje
malus-malus?**

Den 1 juli 2018 ändrades fordonsbeskattningen för nya personbilar klass I och II (husbilar), lätta bussar och lätta lastbilar i syfte att premiera bilar med lägre utsläpp av koldioxid. Tanken kan synas god, men bonus malus-systemet innebär ytterligare ett styrmedel ovanpå de generellt verkande drivmedelsskatterna. Bonus malus-systemet kommer således inte att ge någon större effekt på koldioxidutsläppen från transportsektorn. Systemet medför en kraftigt höjd fordonskatt för nya bilar som släpper ut över 95 g/km - och väsentligt lägre för äldre bilar. Detta kan medföra att bilägare väljer att behålla en äldre bil med högre utsläpp istället för att köpa en ny, som i regel alltid är mer energieffektiv och säker. För lätta lastbilar och bussar finns överhuvudtaget inga alternativ med lägre utsläpp och beskattning. Risken är därför stor att bonus-malus kommer att minska intresset för nya, bränsleeffektivare och säkrare fordon.

Den nya körcykeln (VLTP) för att testa nya bilar bränsleförbrukning syftar till att bättre överensstämja med verkliga körförhållanden och därmed även ge en mer realistisk uppskattning av bränsleförbrukning. Det är bra med modernisering av körcykeln men i samband med bytet framstår det som att en del bilar får högre bränsleförbrukning än tidigare vilket leder till ökad beskattning. Detta är en orimlig konsekvens av ett byte av testcykel. Det är ju inga bilar som ökar sin förbrukning på grund av den nya testcykeln!

Vi står bakom målet om en fossilfri fordonsflotta till 2050, men detta måste ske med förnuft så att vi inte inkräktar på den enskildes mobilitet och näringslivets behov av transporter - branschen har de tekniska lösningarna.



Därför bör ni

- Avskaffa bonus malus-systemet.
- Satsa mer på incitament för elektrifiering, biodrivmedel och energieffektivisering istället för att bestraffa nya fordon.



Plats för bilen även i framtiden

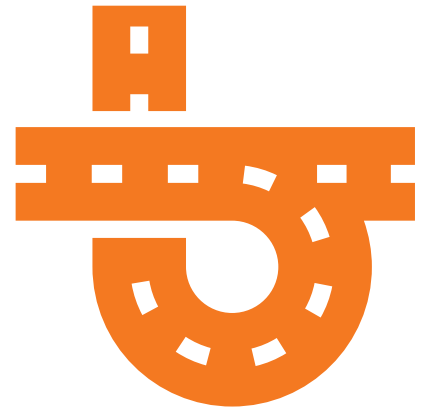
Bilen är en helt avgörande del av transportsystemet, så även i våra städers centrala delar. Beslut om plats för parkering och hur gaturummet utformas har avgörande betydelse för om staden ska vara tillgänglig för bilen i framtiden. Även de som för tillfället inte själva använder bil har nytta av att det finns plats för bilen i stadstrafiken, då det påverkar utbudet av tjänster, varor och arbetstillfällen.

Staden, mötesplatsen, måste vara tillgänglig även för de som inte bor i stadskärnan. Bilen - oavsett form, vilket bränsle den använder och om den är självstyrande eller ej - kommer därför att behövas även i framtiden. Plats behövs för såväl transporter som för parkering, även om behovet kan komma att se annorlunda ut. Därför är det viktigt att städerna planeras utifrån behovet av bilen och då med en utbyggd laddinfrastruktur. Ytterst är det en tillgänglighets- och demokratifråga.



Därför bör ni

- Se till att regleringar kring samhällsbyggande i staden tar hänsyn till behov av individuell mobilitet.
- Se till att regleringar kring bostadsbyggande tar hänsyn till boendes behov av parkeringsplatser och laddning.



Låt pengarna gå dit de gör störst nytta

Vägar har funnits i tusentals år och kommer även i framtiden att användas av bussar, bilar och lastbilar. Idag sker mer än åtta av tio personresor på väg och i princip allt gods transporteras på väg första och sista sträckan. I regeringens plan för infrastrukturinvesteringar och underhåll för år 2018 – 2025 går 164 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar. Motsvarande siffra för järnväg, som står för 10 procent av gods- och persontransporter, är 125 miljarder.

Det är därför 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 miljöeffektiv 74-tonstrafik.



Därför bör ni

- Vikta en större del av infrastrukturpengarna till nybyggnation och underhåll av vägar.
- Prioritera viktiga leder i infrastrukturplaneringen, såsom östra länken och E6 ur både effektivitets- och miljösynpunkt.



Här finns jobben!

Bilförsäljningen i Sverige ökar i stort sett varje månad. Bilen är och förblir mycket viktig för människor och deras förmåga att arbetspendla och sköta sin vardag. I takt med ökande befolkning kommer också ett ökat bilbehov. Att bilens popularitet ökar medför också ett rekryteringsbehov för motorbranschen, som beräknar att 6 400 tekniker behöver anställas inom de närmaste åren. Till detta kommer behov av säljare, chefer, ingenjörer och övrig personal.

Motorbranschen är en framtidsbransch, med goda möjligheter till både ett första arbete och en givande karriär. Utvecklingsmöjligheterna är stora och av skiftande karaktär, vilket ger möjligheter för oss att välkomna människor från alla typer av bakgrund.

Ni i regeringen och riksdagen kan göra mycket för att underlätta vår rekrytering och ge fler människor ett arbete.

Därför bör ni

- Skapa möjlighet att validera kunskapen hos nyanlända så att branschen kan rikta sina insatser på den kompetens och intresse som redan finns här.
- Skapa en landsomfattande struktur på vilka stödinsatser som kan komma i fråga från exempelvis arbetsförmedlingen, kommuner med flera för såväl karriärväxling som till nyanlända

Tunga argument

Lastbilstransporter är helt nödvändiga för att alla samhällsfunktioner ska kunna fungera. Samtidigt finns det problem som måste tas tag i. Förutom arbetet som görs för att göra transporterna mer miljömässigt hållbara, så behövs det åtgärder för att låta den svenska lastbilstrafiken kunna konkurrera på lika villkor.

En sådan åtgärd handlar om cabotagereglerna. Cabotage är när ett transportföretag från ett land utför transporter i ett annat land, där företaget inte är etablerat, under en begränsad period. Tyvärr sker det ofta att dessa regler inte följs. Polisen i Sverige har inte resurser att kontrollera att utländska cabotagetransporter utförs på ett lagligt sätt, med rätt papper och i den begränsade tidsrymd som reglerna föreskriver. Detta är också ett trafiksäkerhetsproblem, med koppling till kontroll av kör- och vilotider, fordonskontroll samt kunskap om vinterväglag.

Ett annat bekymmer är förslaget om att införa en så kallad kilometerskatt, eller vägslitageskatt. Detta är en skatt på avstånd, ej på utsläpp, som endast skulle fördyra transporterna i glesbygdlandet Sverige. I slutänden drabbar denna skatt konsumenterna och under tiden försämrar den de svenska åkarnas möjlighet att konkurrera.



Därför bör ni

- Avsätta mer öronmärkta pengar till utökade poliskontroller av utländska transportörer som misstänks bryta mot cabotagereglerna, kör- och vilotider och liknande.
- Ge tullen ökade befogenheter och resurser att kontrollera tung trafik även vid utförelse.
- Genast avveckla alla tankar på att införa en kilometerskatt. Om den ändå införs måste den växlas så att den sammanlagda skattebördan inte ökar.

