



MRF tycker

Politik som påverkar din vardag



För bilbranschens bästa

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. 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. Fler icke-fossila drivmedel måste utvecklas. Fordonsindustrin arbetar i alla led för att göra fordonen effektivare och redan idag är de flesta nya fordon anpassade för nya bränslen. Under perioden 2005 till 2017 minskade 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.



Skatter på bilism

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. Då är inte generella skatter, som moms på bilköp, reparation, service etc inräknade. Av de 65 miljarderna går cirka 20 ”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 vägslitage 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.

Bonus-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. Systemet innebär att fordon med lägre utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan fordon med relativt sett högre utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Bonus malus-systemet innebär ytterligare ett styrmedel ovanpå de generellt verkande drivmedelsskatterna. Fordon med utsläpp av koldioxid på upp till 60 g/km, premieras med en bonus med maximalt 60 000 kronor medan fordon med högre utsläpp får en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren enligt en särskild skala. Systemet ersätter den tidigare sk supermiljöbilspremien.



MRF tycker

MRF menar att bonus malus-systemet inte kommer att ge någon större effekt på koldioxidutsläppen från transportsektorn. Systemet medför en kraftigt höjd fordonsskatt för nya bilar som släpper ut över 95 g/km vilket är väsentligt lägre än för äldre bilar vilket kan medföra att bilägare väljer att behålla äldre bil med högre utsläpp istället för att köpa en ny. För lätta lastbilar och bussar finns överhuvudtaget inga alternativ med lägre utsläpp och beskattning. Risken är stor att bonus-malus kommer att minska intresset för nyare och bränslereffektivare fordon.

MRF står bakom målet om en fossilfri fordonsflotta till 2050 men detta måste ske med förnuft så att vi inte inkräktar på enskildes mobilitet och näringslivets behov av transporter. Det behövs mer elektrifiering, biodrivmedel och energieffektivisering istället för bestraffning av nya fordon.

Indexreglerad drivmedelsskatt

Redan idag justeras skatterna efter konsumentprisindex, KPI, varje år. Riksdagen har fattat beslut om att från 2017 och framåt kommer skatterna på bensin och diesel med automatik – och utan riksdagsbeslut – dessutom att höjas med två procent utöver KPI. Detta kommer att innebära att vi i Sverige inom kort kommer att ha världens högsta drivmedelsskatter på såväl bensin som diesel. Det innebär också att skatten på drivmedel måste höjas varje år. Vid årsskiftet 2018/19 höjs skatten på en liter bensin med 32 öre litern inkl moms och med 23 öre litern på diesel.

Med en prisutveckling på två procent per år får vi en automatisk skattehöjning på drivmedel med 49 procent på tio år. Detta utan riksdagsbeslut eller konsekvensutredning, vilket alla andra skattehöjningar kräver.



MRF tycker

Vi anser att beslutet om indexerad drivmedelsskatt måste rivas upp. Beslut om skatter ska inte genomföras med automatik utan de ska fattas av riksdagen. Våra folkvalda politiker måste tvingas möta sina väljare med eventuella förslag om skattehöjningar. Två procent om året låter kanske inte så mycket, men en procentuell uppräknings varje år av skatten ger en ränta på ränta-effekten exponentiellt stigande skattekostnader för bilisterna, vilket riskerar att minska mobiliteten för den enskilde. Dessutom visar studier från Statens Väg och Transportforskningsinstitut, VTI, att biltrafiken redan idag betalar långt mer än sina samhällsekonomiska kostnader för miljö, infrastruktur och olyckor.



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 21 procent år 2017.



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 drygt 20 procent; en ökning med mer än sex procentenheter på fyra år. För att nå ännu längre behövs fler konkurrenskraftiga biodrivmedel, vilket kräver skattelättnader i introduktionsskedet, satsningar på forskning och utveckling, samt långsiktiga spelregler.



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 och staden måste vara tillgänglig även för de som inte bor i stadskärnan. Bilen - oavsett form, vilket bränsle och om den är självkörande eller ej - kommer därför att behövas i staden även i framtiden. Plats behövs för såväl transporter som för uppställning även om behovet kan komma att se annorlunda ut. Därför är det viktigt att städerna planeras utifrån behovet av bilen. MRF anser att detta ytterst är en tillgänglighets- och demokratifråga.



Parkering

Goda möjligheter att parkera är viktigt för arbetsplatser, handel och serviceutbud i en väl fungerande stad. Många kommuner arbetar med att begränsa trafiken genom att minska tillgången till parkering i ständerna och att sänka kraven på tillgång till parkering i samband med nya bostadsbyggen. Samtidigt vet man att tillgång till bilplats värdesätts högt av bostadsköpare och att bilburna kunder konsumerar mer än andra kunder. Bilisterna bidrar till mest till en levande cityhandel.



MRF tycker

Den enda riktigt onödiga biltrafiken är söktrafiken efter parkeringsplatser. Att det finns parkeringsplatser är helt avgörande för en attraktiv stad. Att minska kraven på p-platser vid bostadsbyggande innebär i praktiken att fler bilar parkeras på omgivande gator istället. Att arbeta med god tillgång till p-platser i väl skyltade och lättillgängliga parkeringshus är en smart strategi för att göra en stadskärna attraktiv. Ny teknik för skyltning och på sikt koppling till bilars navigeringssystem kommer att underlätta parkering.



Infrastruktur- investeringar

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 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.



MRF tycker

Vägarna har funnits i tusentals år 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.



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. Numera kan dock den som arbetslös och uppfyller vissa villkor få låna pengar från CSN för att kunna ta B-körkort.



MRF tycker

Vi ställer oss positiva till att man nu kan få ta CSN-lån för körkort; en fråga vi länge drivit och som äntligen blivit verklighet. Detta både på grund av att körkort ger bättre chanser till att få jobb, men också då motorbranschen har stora rekryteringsbehov av människor 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/säkerhet, samt att alla nyanlända med körkort ska få utbildning i halkkörning.



Tjänstebils- beskattningen

En avsevärd del av nybilsförsäljningen, ca 54 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.

Förändrade reseavdrag

En statlig utredning ser över hur systemet för avdrag för resor mellan bostad och arbetsplats för att på ett bättre sätt gynna resor med låga utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och samtidigt vara enklare än nuvarande system att tillämpa.

Det hävdas i direktivet att nuvarande regelverk har gynnat storstadsområden och arbetsresande med bil jämfört med andra transportmedel samt att det skulle förekomma fusk. Avdragsbeloppet för egen bil är 18,50 kr/mil och avdraget är begränsat till utgifterna som överstiger 11 000 kronor per år. Dessutom krävs att avståndet är minst fem kilometer och att den skattskyldige regelmässigt gör en tidsvinst på minst två timmar genom att använda bil i stället för allmänna kommunikationer.

I direktivet nämns som alternativ ett avståndsbaseerat reseavdrag som är lika för alla trafikslag och som inte tar hänsyn till tidsvinster.



MRF tycker

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. Reseavdragen har störst betydelse utanför storstadsområden eftersom tillgången till kollektivtrafik är sämre och reskostnaderna utgör en större del av totala inkomster. I praktiken är det tidsåtgång som är avgörande för hur vi reser. Dagens system borde därför utvecklas för att bli mer heltäckande och nivån anpassas till verkliga reskostnader med bil.

Telematik

Våra bilar innehåller allt mer datakraft och information om var och hur bilarna servas och körs, men också information som kan användas för olika karttjänster; information som kan sparas eller delas i olika molntjänster. Värdet av denna typ av information är stort och det finns många aktörer som har intresse av att komma åt den. Bland intressenterna finns exempelvis biltillverkare, försäkringsbolag, olika karttjänster, app-tillverkare och kanske även Skatteverket.

Flera konsumentorganisationer har tydligt uttalat att det är ägaren till bilen som äger informationen. Kraven på ansvar för en tillverkare för en bil i autonom drift är en fråga som lär komma att lyftas. Det finns risk att informationsbärare som Google, Apple m fl kommer att ha tillgång till all data och därmed möjlighet att påverka framtida konkurrens.



MRF tycker

För att verkstäder ska kunna utföra en fackmannamässig reparation är kompetens och tillgång till korrekt information för reparationsobjektet avgörande. Bilverkstaden måste därför kunna få tillgång till relevant information. Samtidigt är det också rimligt att biltillverkarens immateriella rättigheter skyddas och att informationen inte kommer i orätta händer såsom till kriminella nätverk. Detta är ett frågekomplex som blir allt viktigare både i kraft av att möjligheterna att samla data ökar men också för att intresset för fordonsdata från andra branscher ökar. Att bilverkstaden har tillgång till relevanta fordonsdata ligger ytterst även i bilägarens intresse.



Självkörande bilar

Det pågår en snabb och uppmärksam utveckling av självkörande bilar. Ökad datakraft, smartare sensorer och bättre karttjänster gör att det går att ta fram system för dem. 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 har en utredning gjorts och nu pågår en remissrunda 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.



Sysselsättningen i branschen

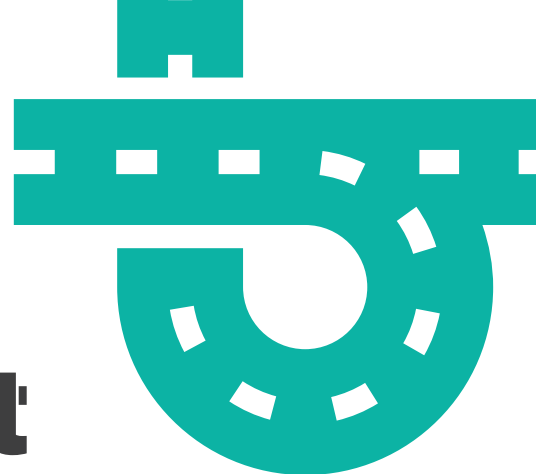
Bilförsäljningen i Sverige går bra och ökar i stort sett varje månad. Förutom att detta är positivt för den samlade bilbranschen i sig så är det också ett tecken på en god konjunktur. Framförallt så visar det dock att bilen är och förblir mycket viktig för människor och deras förmåga att arbetspendla och sköta sig vardag. Att bilens popularitet ökar medför också ett rekryteringsbehov för motorbranschen, som beräknar att 6400 tekniker behöver anställas inom de närmaste åren. Till detta kommer behov av säljare, chefer, ingenjörer och övrig personal.



MRF tycker

Att jobba i motorbranschen är ett framtidsyrke med goda möjligheter till att få ett inbrott på arbetsmarknaden och sedan skapa sig en god karriär, då utvecklingsmöjligheterna är stora och av skiftande karaktär. MRF jobbar tillsammans med MAF/MYN vidare med frågan. Vi anser att det är av yttersta vikt att validera kunskapen hos nyanlända så att branschen kan rikta sina insatser på den kompetens och intresse som finns där. Idag ser utbildningsinsatser, riktade till specialområden, väldigt olika ut i olika delar av landet. Vi vill att det ska finnas en landsomfattande struktur på vilka stödinsatser som kan komma i fråga från ex arbetsförmedlingen.

Vägslitageskatt



Vägslitageskatt, som ibland kallas kilometerskatt, lastbilsskatt eller lastbilsskatt, är en skatt på avstånd – ej utsläpp – som den svenska regeringen under förra mandatperioden föreslagit ska införas på lastbilstrafik. Förslaget utreds för andra gången.

Förespråkarna vill bli minska antalet lastbilstransporter till förmån för transporter på räls eller till sjöss, få in mer pengar till vägunderhåll och annat, samt förbättra konkurrensen gentemot utländska transporter. Motståndarna menar att skatten enbart fördyrar transporterna och att kostnaderna i längden hamnar på slutkunden, dvs konsumenten. Den påverkar ej miljön och dessutom anför många att det är fel att beskatta avstånd i ett land som Sverige och att detta drabbar glesbygden värst. Ett annat skäl är att lastbilen ej är utbytbar till sjöfart eller tåg på de flesta sträckor



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 glesbygdlandet Sverige. Vår geografi gör att alla transportmedel behövs och kompletterar varandra. 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. Om en sådan skatt ändå införs anser MRF att denna måste växlas så att den sammanlagda skattebördan ej ökar.



Cabotagefrågan

Cabotage är när ett transportföretag från ett land utför transporter i ett annat land, där företaget inte är etablerat, under en begränsad period. Inom EU och EES har transportföretag rätt att utföra cabotagetransporter i varandras länder i upp till sju dagar från den sista lossningen av det internationella godset. 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 också ett trafiksäkerhetsproblem. Då konkurrensen är hård inom åkeribranschen och utländska transportörer ofta är billigare, upplevs konkurrensen som osund och snedviden av de svenska åkarna.



MRF tycker

De lagar och regler som styr cabotaget är i grunden tillräckliga. Vi är för ett fritt flöde av varor och tjänster inom EU och EES, liksom till sund konkurrens. Dock ser vi att lagarna inte efterlevs som de ska och därför anser vi att speciella resurser för att övervaka systemet måste avsättas till polis och tull. De av regeringen föreslagna 25 miljoner kr per år i fyra år är otillräckligt.

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:
mrf.se/opinion/mrf-tycker

Hemsida
mrf.se

Rättvisa bilskatter
facebook.com/bilskatter/

Gilla bilen
facebook.com/GillaBilen/

Utan bilen stannar Sverige
utanbilenstannarsverige.se

Har du frågor eller vill veta mer kontakta oss på:
Tel: 08-701 63 00 Mail: mrf@mrf.se

 [@motorbranschensriksforbund](https://facebook.com/motorbranschensriksforbund)  [@mrfpavag](https://instagram.com/mrfpavag)  [@mrf_sverige](https://twitter.com/mrf_sverige)

För bilbranschens bästa

