



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
viktor.berg@regeringskansliet.se
Fi2024/00720

Stockholm 2024-05-02

Remissvar – Fi2024/00720 – promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som arbetar på medlemmarnas uppdrag för hållbar, säker och tillgänglig mobilitet i hela landet. Vi är främst verksamma inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentfrågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 60 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar.

M Sverige är även en del av ett stort internationellt nätverk av motorklubbar genom samarbetet inom FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) med över 80 miljoner medlemmar i hela världen.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på förslaget att ta bort malus för husbilar och att nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska omfattas av malus.

Sammanfattning

Även om M Sverige kan se positivt på intentionen med förslaget - att lätta på vägtrafikens skattebörda - bidrar förändringarna inte nämnvärt till att sänka vägtrafikens utsläpp, och omfattar dessutom väldigt få fordon. Att sänka skatten på husbilar kan även av andra skäl antas få relativt begränsad effekt då fordonen är avställda stora delar av året. De drabbas med andra ord inte av malus-skatten i samma omfattning som en personbil som är i trafik hela året. Lägg därtill omständigheten att det inte finns särskilt många alternativa drivkällor att välja på i just husbilar. Incitamentet för just dessa branschaktörer att ytterligare sänka utsläppen från de produkter man tillverkar och sätter på marknaden skulle försvinna.

Att införa malus-skatt för alternativbränslebil kan även det vara förenat med oproportionerligt små positiva förändringar, och i värsta fall enbart innebära oförutsedda negativa effekter och ökad beskattning för bilisterna.

Under de senaste åren har E85-bränsle haft en nackdel i att priset inte gjort det möjligt att åstadkomma någon besparing jämfört med att köra på bensin. Men det förhållandet kan snabbt förändras, och har faktiskt gjort det bara under det senaste halvåret. I dagens läge kan det gå att spara någon krona på att tanka E85 i stället för bensin trots att bilen ofta kräver 30 procent mer

bränsle. Att ta höjd för att det i framtiden kan vara just E85 som blir det primära drivmedlet i flexfuel-bilar är en faktor som inte bör uteslutas. Därför är det heller inte relevant för utredningens slutsatser att beakta hur stor andel av fordonen eller dess körsträckor som skett med E85 i tanken under en period då det helt saknats incitament att välja ett sådant drivmedel.

Därför anser M Sverige att förslaget om att införa malus-skatt för etanolbilar ska avstyrkas eller villkoras enligt vad vi beskriver nedan.

Det är problematiskt för dagens bilägare och konsumenter att allt fler möjligheter till subvention och stöd för att minska vägtrafikens utsläpp fasas ut. Inte minst har sloandet av klimatbilsbonusen skapat ett vacuum där mycket trots allt talat för att elektrifieringen var personbilarnas tilltänkta framtida teknislösning.

Med den föreslagna ändringen bortfaller även möjligheten att bygga upp en fordonsflotta som klarar flera olika drivmedel, med potential att sänka utsläppen i takt med att prissättningen på drivmedel skapar efterfrågan. Analys av effekter av framtida prissättning av drivmedlet E85 saknas och hade kunnat ge en annan bild av potentialen i tekniken samt skälen till att bibehålla skatteundantaget.

Det finns även andra faktorer som snarare talar för att ett ökat fokus på E85-bilar kan krävas. Dels klarar man sannolikt inte att elektrifiera personbilarna i en takt som klimatmålen kräver – de behöver sällskap av både etanol- och gasbilar. Dessutom finns redan en omfattande infrastruktur ute på bensinstationerna varav en betydande andel sedan flera år erbjuder E85. Det skulle inte vara hållbart att lämna en sådan resurs outnyttjad. Förslaget riskerar att ytterligare minska antalet bilister som skulle kunna nyttja effekterna av pumplagen.

M Sverige ser fördelar med alternativa åtgärder

En kombination av åtgärder krävs för att minska hushållens bilkostnader och bidra till att skapa rimliga kostnader för fler, inte minst följt av de senaste årens ökade inflation.

Bilen är vårt viktigaste transportmedel, 8 av 10 persontransporter sker med bil och det är svårt att ersätta någon betydande andel av dessa med andra trafikslag. Dessa är resor som vanligtvis krävs för att dagligen ta sig hela eller en del av en resa till arbete, skola, för att nyttja samhällsservice eller ta del av fritidsaktiviteter för sig själv eller för sina barn.

Det krävs ett pärlband av insatser för att minska klimatpåverkan inte minst från våra inrikes vägtransporter. Idag saknas incitament för den enskilda att sträva i någon viss riktning. Här vill vi särskilt belysa vikten av att arbeta med instrument som bilägare förstår och kan fatta beslut utifrån, i form av morötter som bonus eller subvention. Sådana är betydligt enklare att ta till sig jämfört med generella förbud, krångliga skatter, dolda avgifter eller andra verktyg med syfte att snarare inskränka på den individuella mobiliteten.

Vi skulle gärna se, precis som Trafikanalys också anger som alternativ i sitt yttrande, en tröskel där enbart E85-fordon över en viss vikt eller ett visst utsläpp påförs malusskatt. På det sättet kunde vanliga personbilar fortfarande omfattas av skatteundantaget och tekniken på sikt bidra till att öka möjligheten för vägtrafiken att sänka utsläppen.

Det är viktigt att regeringen tittar på alla möjligheter för att mildra hushållens utsatthet med tanke på ökade bilkostnader och att två tidigare viktiga verktyg för omställning redan har slopats, reduktionsplikten och klimatbilsbonusen.

- Slopa skatten på trafikförsäkringen som infördes 2007 och har gett staten årliga intäkter på 3–4 miljarder kronor, totalt över 45 miljarder kronor.
- Inför en skrotningspremie på 10 000 kronor. Gamla bilar utgör en säkerhetsrisk och är miljömässigt mindre hållbara.
- Återinför en form av klimatbilsbonus som gynnar privatpersoner på samma sätt som de som kör förmåns/tjänstebil subventioneras genom kraftigt minskad skatt på förmånen. Förutom elbilar bör andra fordon med mycket låga utsläpp kunna ges motsvarande premier så som vätgas- eller biogasfordon.
- Utöka reseavdraget för fler sorters resor.
- Fyrdubbla glesbygdsavdraget.

Riksförbundet M Sverige

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle

Carl-Erik Stjernvall
Hållbarhetsansvarig