



Miljödepartementet

Remissvar av betänkande SOU 2021:48 Utfasningsutredningen

MRF vill till Miljödepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda utredning.

MRF är branschorganisation för den seriösa bilhandeln och bilverkstäderna i Sverige. MRF har ca 1000 medlemmar på runt 1 500 arbetsplatser runt om i hela Sverige. Vi ställer höga krav på dem som är medlemmar hos oss, detta gäller inte minst miljö, kvalitet och kundskydd.

Remissvar MRF

MRF är i grunden positiv till den utredning som utredaren Sven Hunhammar presenterade 1 juni – ”I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040” (SOU 2021:48).”

Utredningen visar att det finns goda möjligheter att fasa ut fossila drivmedel samtidigt som bilismen fortsätter växa och skapar ökat välstånd och möjligheter att leva i hela Sverige. Den elektrifiering som bilbranschen nu driver igenom är nyckeln till att klimatmålen kan klaras samtidigt som det blir billigare att använda bil, fler får tillgång till bil och körsträckorna växer. För första gången visas tydligt att det inte finns någon konflikt mellan en växande bilism och att klara klimatmålen.

För att vi ska nå målet att enbart sälja personbilar med nollutsläpp från 2030 behöver rätt förutsättningar finnas på plats. Effektiva styrmedel måste införas och kompletteras samt åtgärder vidtas för att premiера dessa fordon. De styrmedelsförändringar för lätta fordon som har införts under året ligger inte i linje med de föreslagna målen. Ambitionen när det gäller utbyggnaden av laddinfrastrukturen måste höjas, liksom att det finns tillräcklig med effekt och kapacitet i elnäten. I utredningen står också det måste göras det enklare att ladda hemma i flerbostadshus samt utanför tätorterna, men inte hur det ska genomföras. som kräver samverkan, vilket är nödvändigt om vi ska nå våra klimatmål. Vi stödjer utgångspunkten att Sverige bör vara ett föregångsland och att systemgränsen behöver vara global.

För att målet om att enbart sälja elbilar och vätgasbilar efter 2030 ska nås räcker det inte med att personbilstillverkarna tillhandahåller sådana modeller. Konsumenterna och företagen måste också kunna köpa och köra bilarna. Skatter, subventioner, samt regler och lagar styr i stor utsträckning konsumenternas och företagens beteenden. Här behövs därför en översyn av det s.k. Bonus-malus systemet som har en stark påverkan på konsumenternas val av nytt fordon. De nästan 3 miljarder kronor som staten via Transportstyrelsen ska använda till utbetalning av klimatbonusar under 2021 förbrukades redan innan augusti månad var slut. Den som köper en ny bil med ett koldioxidutsläpp på högst 60 g/km vid blandad körning är berättigad till en klimatbonus. Bonusens belopp påverkas av



flera faktorer och kan som högst vara 70 000 kronor. MRF tycker att det är glädjande att så många väljer att ta ut klimatbonusbilar. Det minskar miljöpåverkan samt skyndar på processen att ställa om till en mer hållbar bilpark. Men regeringen ser ut att ha räknat fel i sina prognoser över hur mycket pengar som ska betalas ut i klimatbonus under året. Statistiken visar på en kraftigt ökad andel klimatbonus-fordon under första halvåret i år. Att pengarna är slut inom Bonus-Malus systemet bör inte hindra utbetalning. Transportsektorn bidrar med avsevärt mer skattemedel än vad den tilldelas i olika former av bonus. Regering bör snarast tillskjuta medel för att inte bromsa omställningen till mindre klimatpåverkan från fordonen.

För att vi i Sverige ska klara miljömålen på bästa för transportsektorn till 2030 krävs en kombination av biodrivmedel och el. Att satsa även på hybridfordon är därför en nyckel i processen. Det internationella energigorganet IEA har beräknat att det tar till mellan 2035 och 2040 innan klimatnyttan från elektrifieringen tar över från biodrivmedel. Även med ett starkt fokus på elektrifiering, med andelar över 50 procent av nybilsförsäljningen, dominerar de befintliga fordonen vägarna, helt enkelt för att det tar tid att byta ut en nationell bilpark. Det krävs att alla fossilfria drivmedel kompletterar varandra. Hit hör både alternativa drivmedel som kräver förbränningsmotorer, och el.

MRF anser att Sverige behöver gå i spetsen och införa ett livscykelperspektiv på hela fordonsparken, där bilbranschen är en sektor som i över ett sekel har haft hållbarhet och återvinning som ledstjärna. Ett väl servat och reparerat fordon har en lång livscykel, ökar trafiksäkerheten samt genererar samhällsekonomiska vinster.

MRF noterar också att man i utredningen pratar om att minska trafiken, vilket vi är tveksamma till. Alla trender pekar i motsatt riktning – hur vi handlar, reser, arbetar och bor är helt beroende av välfungerande transporter och detta kommer inte att förändras. Snarare har dessa trender förstärkts i och med pandemin. Regeringen själva ökar satsningen på landets bilvägar i kommande budget. Som det lyfts fram i regeringens presentation så är en fungerande infrastruktur en förutsättning för tillväxt och utveckling i hela landet. Över 1 miljard satsas på infrastrukturen med fokus på bland annat det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Det utökade vägunderhållet ska främja en hållbar regional utveckling och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd. För att inte öka diversionen mellan stad och land är detta en nyckelfråga, med förhoppningsvis ett fokus på bättre laddningsmöjligheter även utanför tätorterna.