



Finansdepartementet  
Fi2021/03144

## Remissyttrande över promemorian ”Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet”

MRF vill till Finansdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda utredning Fi2021/03144

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.

MRF har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på rubricerad promemoria och vill framföra följande.

I korthet anser MRF att:

Förslaget riskerar att kraftigt bromsa upp den fina utveckling vi sett när det gäller laddbara fordon och därmed försena omställningen till en hållbar mobilism.

Ändringarna, dvs minskningen, av bonusen för laddhybrider kommer alldeles för snabbt och ändringen av gränsen för laddhybrider till 2030 (30 g/km) innebär i praktiken att laddhybrider inte längre premieras då det bara kommer att finnas ett fåtal fordon som klarar kravet. Att kraftigt minska bonus för hybrider, som fram till idag avsevärt bidragit till den höga andelen av laddbara bilar i nybilsförsäljningen i Sverige, diskvalificerar i princip en övergångsteknik som bidragit till att utsläppen minskar.

Bonustaket slår hårt mot de lätta lastbilarna, vilket också är olyckligt ur ett större hållbarhetsperspektiv. Lätta lastbilar är ett nyttofordon och används till allt ifrån hemkörning av mat och leverans av varor beställda av privatpersoner från exempelvis e-handeln. Detta minskar i sin tur privatbilismen och kan därmed minska det totala utsläppet av koldioxid. Det lär också ha en negativ påverkan för de med exempelvis funktionshinder som är i behov av färdtjänst där s.k. ”rullstolstaxis” är en modell av lättare lastbil. Dessutom kan effekten bli att den snedvrider konkurrensen mellan svenska hantverksföretag gentemot utländsk konkurrens som använder fordon registrerade i sina respektive hemländer. Lätta lastbilar skiljer sig också avsevärt när det gäller storlek, modellutbud, drivmedelsförbrukning och åtskiljs även i de EU-harmoniserade utsläppskraven.



Bonusen för lätta ellastbilar bör istället höjas för att öka omställningen för denna typ av fordon.

Oavsett vilka förändringar som nu görs måste de regler som bestäms gälla över en längre tid. Nu under en längre tid har allt från regelverk, lagar och bidragsnivåer ändrats med ojämna mellanrum vilket ger en mycket instabil situation. Både bransch, men kanske till en ännu större grad, bilköpare behöver veta vad de ska betala för sina bilar på längre sikt än vad ges möjlighet till nu. Denna promemoria gör det istället ännu svårare att beräkna kundpris, och därmed påverkar på exempelvis andrahandsvärdet, då den anger att förändringarna ska träda i kraft den första juni 2022 (efter riksdagsbeslut), de förslagna förändringarna i förordningen 2017:1334 om klimatbonusbilar (efter regeringsbeslut) den första januari 2022 (men nu framskjutet till en oklar tidpunkt efter statsstödsprövning inom EU) och även de aviserade förändringar av beräkningen av förmånsvärdet för bilar med låg miljöpåverkan, vilket planeras träda i kraft den första juli 2022.

I den situation vi har idag med allvarlig brist på halvledare har bilbranschen drabbats hårdare än de flesta branscher. Idag är det inte ovanligt med leveranstider på uppåt ett år, åtminstone 8-12 månader är mer eller mindre legio för många bolag. Att då som privatperson inte veta vilka villkor som hinner ändras under väntetiden gör det nästan omöjligt att förutspå vilka kostnader man drar på sig.