



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

m.remissvar@regeringskansliet.se
m.klimatenheten@regeringskansliet.se
dnr: M2022/00498

Stockholm 2022-04-08

Remissvar – M2022/00498 – **Remiss av ändringar i förordningen om klimatbonusbilar**

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 75 000 medlemmar och ett trettiotal ideellt arbetande lokalklubbar. Detta ger oss nära kontakt med ett stort antal bilägare, trafikanter och andra medlemmar. Den täta dialogen med medlemmarna tillsammans med specialistkunskap och oberoende är grunden för vårt arbete.

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.

Klimatfrågan är vår tids största utmaning. M Sverige stöder fullt ut 2030-målet. Det finns ingen möjlighet att backa när det gäller omställningen. Samtidigt måste samhället fungera och i detta är bilen en nödvändig faktor. Människor måste kunna ta sig till jobbet, annars fallerar välfärden.

En ambitionssänkning

Regeringen har aviserat att det behöver göras ändringar i bonus-malus-systemet. Bland annat ska bonusen för laddhybrider sänkas över de kommande två åren på ett sätt som närmast kan jämföras med att helt slopa den. Ett av skälen som lyfts är att begränsa kostnadsökningen för klimatbonusen.

M Sverige ifrågasätter om det är rätt väg att gå. Bilister som väljer att investera i mer klimatfrämjande teknik betalar en betydande merkostnad för detta, även inräknat viss bonus, eftersom bilarna är avsevärt högre prissatta än konventionella bilar.

Vi kan konstatera att de högre priserna tas i beaktande när det gäller reglerna för fastställande av förmånsvärde. Då medges en nedsättning för bilar med låga eller inga utsläpp just mot bakgrund av deras högre priser. Så länge dylika regelverk ger skattemässiga fördelar sett till bilen som förmån är det helt rimligt att även medge bonus i samband med köptillfället.

Kostnaden som bonusen innebär är trots allt ett sorts investeringsstöd, och ett sätt för samhället att åstadkomma den utsläppsminskning som är syftet med 2030-målet. Detta eftersom priset för omställningen inte enbart kan läggas på den enskilda.

Vi får inte glömma att bonus-malus ska fungera som ett styrmedel, för att få bilköpare att se fördelar och nackdelar med olika biltyper på marknaden, sett till ekonomi och klimatpåverkan. På samma sätt fungerar det med stöd för solpaneler eller laddboxar. Om de olika satsningarna enbart ska betraktas ur ett kostnadshänseende skulle Sveriges klimatsatsningar avstanna helt och hållet.

Om klimatnytta

Ett annat förslag är att sänka gränsen för laddhybridens maximala utsläpp för att erhålla bonus, från 50 gram CO₂ per kilometer till 30 gram CO₂ per kilometer. Detta för att ytterligare förbättra möjligheten för vägtrafiken att sänka sina utsläpp. Men här gäller det att värna om rätt syfte, och det gör förslaget tyvärr inte.

Om laddhybrider i högre utsträckning skulle ha utsläpp närmare 30 gram CO₂ per kilometer än 50 gram CO₂ per kilometer, skulle det i viss statistik verka som om de bilar som säljs i Sverige belastar klimatet i lägre grad. Det genomsnittliga utsläppet från bilarna skulle till exempel se lägre ut. Problemet med det är att det inte säger någonting om de verkliga utsläppen eller om hur fordonet brukas. Den klimatomfattiga potentialen i en laddhybrid ligger i hur stor del av fordonets användning som körs på el.

Det utsläpp som anges i vägtrafikregistret och som bonusen baseras på kommer från en uppgift från körcykeln WLTP där laddhybriden tillåts använda sig av en särskild viktad förbrukning. Det är inget annat än en schablonuträkning som ska redovisa hur fordonet presterar under specifika förhållanden. Här presterar alla bilar olika. Skillnaden i utsläpp enligt denna viktade beräkning är ett resultat av bilens batteristorlek snarare än förbränningsmotorns utsläpp.

Om en laddhybrid har ett utsläpp på 30 eller 50 gram CO₂ per kilometer "på pappret" är alltså av mycket ringa betydelse. En laddhybrid som har ett angivet utsläpp på 50 gram CO₂ per kilometer kan i verkligheten släppa ut betydligt mindre än en bil med en viktad förbrukning på 30 gram CO₂ per kilometer. Förutsättningen är att den laddas med tillräckligt täta intervall. På samma sätt kan en laddhybrid med ett angivet utsläpp på 30 gram CO₂ per kilometer ha verkliga utsläpp som motsvarar en vanlig bensin- eller diesebil, om bilens förare aldrig laddar den.

Det vi vill förmedla med vår redogörelse är att den föreslagna ändringen saknar logisk anknytning till vad som är ändamålet med fordonstypens dubbla kraftkällor. Den ökade möjligheten för vägtrafiken att sänka sina utsläpp är inte på något vis avhängigt av innebörden av dessa beräknade utsläpp som anges inom ramen för WLTP. Om det enda syftet med att på sikt ta bort stödet för laddhybriderna är att minska kostnader, är det en mycket sorglig utveckling som inte leder till minskade utsläpp.

M Sverige föreslår att låta bonusen vara kvar på dagens nivå.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle