



RIKSFÖRBUNDET M SVERIGE
FRIDHEMSGATAN 30
BOX 49163, 100 29 STOCKHOLM

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2020-11-17

Remissvar – promemorian Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år, M2020/01180/R

Riksförbundet M Sverige är en oberoende konsumentorganisation som erbjuder rådgivningsverksamhet inom trafik- och fordonssäkerhet samt konsumentrådgivning i tekniska och juridiska frågor kopplade till bilinnehav. Vi har ungefär 75 000 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.

Som konsumentorganisation står vi på bilisternas sida i alla frågor som gäller bilägande och bilanvändande.

M Sverige har fått tillfälle att lämna synpunkter på promemorian Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år. Förslaget innebär att den bonus som betalas ut inom ramen för bonus-malus ska återbetalas om ett fordon exporteras inom fem år från första registreringsdagen.

Sammanfattning

Riksförbundet M Sverige avstyrker förslaget med hänvisning till följande huvudsakliga kritikområden.

- Återbetalning enligt utredningens förslag skulle skapa nya svåröverblickbara och orimliga förutsättningar för bilköpare. Varken företag eller konsument skulle i praktiken kunna "räkna med" bonusen, den skulle därför tappa sin betydelse och dess syfte riskerar att gå förlorat, någonting som i sin tur riskerar att bromsa omställningen till en mer klimatneutral fordonsflotta.
- Debatten om export av klimatbonusbilar har bitvis varit onyanserad, bland annat som ett resultat av att vissa aktörer inom fordonsbranschen vill avskaffa bonus-malus i sin helhet. Riksförbundet M Sverige har under våren 2020 granskat statistiken gällande export av bilar och resultatet visar att klimatbonusbilar inte exporteras oftare än andra bilar. Det finns med andra ord skäl att ifrågasätta hur stort detta problem är egentligen.

Överväganden

Att införa en återbetalningsskyldighet för förste ägaren, oavsett om ägaren själv exporterat bilen eller inte, gör det omöjligt för denne att tillgodoräkna sig bonusbeloppet som en rabatt på köpet. Om bilen säljs av en annan ägare inom fem år finns heller inga möjligheter att begränsa export eller på andra sätt påverka vad som sker med fordonet.

I förlängningen skulle förslaget få konsekvensen att köpare inte skulle kunna räkna med den bonus som erhålls inom ramen för bonus-malus-systemet. Eftersom klimatbonusbilar generellt får bonus på grund av att de utgör en större investering än en konventionell bil skulle den ekonomiska nyttan och syftet med att skaffa en sådan

bil i princip gå helt förlorade. Problemet gäller inte enbart privatpersoner utan även företag som vid leasing räknar med bonus-beloppet i de kalkyler som omfattar fordonet.

Med förslaget skulle det bli mer fördelaktigt att välja en bil utan bonus, vilket är helt i strid med regeringens klimatambitioner och syftet med bonus-malus-systemet. Färre klimatbonusbilar skulle dessutom leda till att omställningen av fordonsflottan i Sverige bromsar in.

M Sverige sammanställde våren 2020 en rapport baserat på en ny granskning av fordonsexporten under de senaste åren. Resultatet visar bland annat att så kallade klimatbonusbilar inte exporteras oftare än andra bilar. Ungefär 6–8 procent av bensin-, diesel-, laddhybrid- och elbilar exporteras jämfört med dem som nyregistrerats under ett antal år, vilket visar att exporten under en jämförbar period ligger förhållandevis jämnt fördelat över olika drivmedelstyper.

Debatten om den ökande exporten av klimatbonusbilar har på ett osakligt sätt vävts samman med åsikter om att dålig utformning av bonus-malus skulle vara en bidragande orsak, och att en rad ändringar därför skulle krävas. Ett synsätt som särskilt kommunicerats från aktörer som vill se stora ändringar av bonus-malus.

Vi har kunnat konstatera att exporten är relativt jämnt fördelad över de flesta fordons- och drivmedelstyperna, utan också att de bilar som exporteras i snitt har sämre klimatprestanda än de bilar som blir kvar i landet. Dessutom talar mycket för att det är den svaga kronan som har bidragit till den ökade exporten.

M Sverige anser att det bästa sättet att få klimatbonusbilar att stanna kvar i Sverige skulle vara att skapa fler och bättre subventioner som stärker andrahandsvärdet och gör bilen mer attraktiv under hela dess livslängd. Exempelvis skulle diversifierade trängsel- och parkeringsavgifter kunna skapa ekonomiska incitament att investera i bilar med lägre klimatpåverkan även när de är begagnade.

Riksförbundet M Sverige

Caroline Drabe
Vd

Heléne Lilja
Chef kommunikation och samhälle