

Motion till riksdagen 2017/18:2335

av Emma Wallrup m.fl. (V)

Miljöanpassad vägtrafik

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör anta ett mål till 2030 om minst 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska inom EU verka för ett slutår för försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige ska införa ett nationellt slutår för försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge lämpliga myndigheter i uppdrag att utarbeta förslag på en strategi för att öka elektrifieringen inom transportsektorn och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel som ger ett ökat incitament att återvinna elbatterier från elbilar och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningskedet och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda åtgärder som förenklar och stimulerar konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel eller till el och elhybridteknik och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en nationell biogasstrategi för att stimulera produktion och konsumtion av biogas och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU:s sociala hållbarhetskrav stärks för både fossila och alternativa drivmedel och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att tillse att lagstadgade kriterier utformas för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på en lagändring och förordning som tillåter kommuner att upplåta och reservera parkeringar för bilpoolsfordon och elfordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att ett bonus–malus-system utreds för tunga lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

2 Inledning

Inrikes transporter står för en tredjedel av våra utsläpp av växthusgaser. Vägtrafiken står för den största delen av denna sektors utsläpp. Bland vägtransporterna står personbilar för 65 procent av utsläppen och tunga och lätta lastbilar för 30 procent. För att Sverige ska nå en fossilfri fordonstrafik till 2030 och hela samhället på sikt bli fossilfritt krävs en mängd strukturella åtgärder för omställningen. Inom samhällsplaneringen finns stora möjligheter att minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan. På korta transportsträckor (vilket gäller merparten av alla förflyttningar) i städerna har gång och cykel stor potential. I glesare bygder kan t.ex. en väl utbyggd anropsstyrd kollektivtrafik, byabussar och samåkningstjänster minska bilresorna på kortare sträckor. Genom ökad och förbättrad kollektivtrafik ges stora möjligheter att minska vägtransporterna och miljöbelastningen men effekten blir även att krav på nya väginvesteringar minskar. Satsningar på kollektivtrafik underlättar för den som idag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Det ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att kunna resa och röra sig i samhället. I riksdagsmotion Sammanhållen järnväg och kollektivtrafik (V550) presenterar Vänsterpartiet förslag på åtgärder för att öka andelen resor med kollektivtrafik. Med en förbättrad samverkan mellan trafikslagen kan transporter också bli mer effektiva. Transporteffektiv samhällsplanering som minskar behovet av att äga en egen bil är av central betydelse för att uppnå våra miljö- och klimatmål. I riksdagsmotion Transportsnål samhällsplanering (mot. 2016/17:1986) presenterar Vänsterpartiet förslag på åtgärder på detta område.

Även om det viktigaste är att skapa en transporteffektiv samhällsplanering, kommer det fortsatt att finnas behov av resor och transporter på väg. Dessa måste då utföras av fordon som inte försvårar en ekologisk hållbarhet. Därför måste bensin- och dieslbilar successivt fasas ut samt ett paket av åtgärder inom vägtransportsektorn genomföras. Utvecklingen av nya miljöbilar får inte bara kopplas till själva drivmedlet, utan i högre grad relateras till energieffektivitet. Statens ekonomiska styrmedel måste därför inriktas mot att även främja en ökad energieffektivitet av fordon. Enligt betänkandet Fossilfrihet på väg (2013) så kommer teknisk utveckling dock inte att räcka till för att nå en fossilfri fordonsflotta. Även IPCC (FN:s klimatpanel) och IEA (Internationella energirådet) har kommit till samma slutsatser. Detta står dock inte i motsägelse till att vidta skyndsamma åtgärder för att elektrifiera stora delar av vägnätet.

Regeringen har tillsammans med Vänsterpartiet lagt fram ett antal förslag, som vi under lång tid drivit, för att minska utsläppen från våra personbilar. Ett bonus–malus-system för bilar innebär att nya miljöanpassade fordon med låga koldioxidutsläpp får en bonus upp till 60 000 kr. Samtidigt får nya fordon med höga utsläpp en högre skatt de första tre åren. Vänsterpartiet hade helst velat införa bonus–malus-system som en

försäljningsskatt vid köptillfället men anser att det är en stor framgång att vi har lyckats enas för att äntligen få igång ett bonus–malus-system.

Den andra åtgärden vi kommit överens med regeringen om är bränslebytet som syftar till att göra det lättare för alla att tanka mer klimatvänligt. Genom en s.k. reduktionsplikt måste alla som säljer drivmedel successivt blanda in mer biobränsle i den bensin och diesel som säljs. Målsättningen är att hälften av all bensin och diesel som säljs 2030 då ska vara förnybar.

För att uppnå en fordonsflotta som i princip är fossilfri till 2030 anser vi att det behövs ytterligare åtgärder. I motionen föreslår Vänsterpartiet ytterligare åtgärder för att minska miljö- och klimatpåverkan med fokus på personbilstrafiken.

3 Sverige bör skärpa klimatmål för vägtrafiken

Sverige har ett hänsynsmål för transporterna som säger att transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende samt att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. År 2013 lämnade Utredningen om fossilfri fordonstrafik (populärt kallad FFF-utredningen) sitt betänkande Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) där man presenterar åtgärder samt hur begreppet fossiloberoende fordonsflotta kan ges en innebörd. Utredningen föreslår ett mål till 2030 på 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå. Vänsterpartiets uppfattning är att FFF-utredningens förslag på målsättning bör vara en absolut mininivå gällande vägtrafikens utsläpp.

Miljömålsberedningen föreslog 2016 ett sektorsmål för transportsektorn. Förslaget var att utsläppen för inrikes transporter senast 2030 ska vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå (SOU 2016:47). Vänsterpartiet reserverade sig mot förslaget och anser att utsläppen för inrikes transporter bör minska i minst samma omfattning som vägtrafiken enligt FFF-utredningens förslag, dvs. 80 procents minskning. Riksdagen antog sedan Miljömålsberedningens förslag om målsättning på 70 procents lägre utsläpp.

För att Sverige ska kunna nå nollutsläpp senast 2040 och bli ett av världens första fossilfria välfärds länder bör Sverige anta en målsättning för sektorn till 2030 som är i linje med FFF-utredningens förslag. Detta skulle stärka de transportpolitiska målen och våra nationella klimatansträngningar. Sverige bör anta ett mål till 2030 om minst 80 procents reduktion av utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken jämfört med 2010 års nivå. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4 Inför slutår för försäljning av nya bilar med fossildrift

Ett flertal länder förbereder ett förbud mot nya bensin- och dieselbilar. Kina meddelade i september 2017 att man inom en snar framtid avser införa förbud av nya diesel- och bensinbilar. Norge, Holland, Frankrike och Storbritannien har redan tidigare meddelat att de har planer på att förbjuda nya bilar med förbränningsmotorer. I Tyskland antog förbundsrådet 2016 en resolution om förbud mot nya bensin- och dieseldrivna bilar från år 2030. I Norge ska förbudet träda i kraft redan 2025. Vänsterpartiet anser att det är

hög tid att Sverige agerar för att ett motsvarande förbud införs i Sverige och helst inom hela EU. Om Sverige ska nå en fossilfri fordonsflotta till 2030 och på sikt nollutsläpp måste bensin- och dieslbilar fasas ut och signalerna till bilproducenterna vara tydliga. Införande av ett slutår för fossilbilar i kombination med bonus–malus kommer enligt vår bedömning att skapa goda förutsättningar för en stor andel elbilar och en växande andrahandsmarknad för dessa.

I Aftonbladet 22/10 2016 ger också klimatminister Isabella Lövin, med anledning av Tysklands resolution, stöd för ett förbud på EU-nivå och menar att det skulle vara en väldigt bra och stark signal till biltillverkarna att ställa om till en fossilfri fordonsflotta. Den svenska regeringen har dock inte hittills agerat för en sådan inriktning vare sig nationellt eller inom EU.

Sverige ska inom EU verka för ett slutår för försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Sverige ska införa ett nationellt slutår för försäljning av nya bilar som drivs med fossila bränslen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5 Öka elektrifieringen inom vägtrafiken

Vänsterpartiet anser att den långsiktiga inriktningen bör vara att framtidens vägtransporter ska gå på el, eftersom elmotorer är betydligt effektivare än förbränningsmotorer, så att totalt sett mindre energi krävs. Det sker främst genom batteribilar, laddhybrider och vätgasdrivna bränsleceller men även genom elektrifiering av själva vägnätet. Elektrifieringen minskar även buller och utsläpp av andra föroreningar som kolväten och partiklar och bidrar därmed till måluppfyllnad av flera miljö kvalitetsmål. Mycket tyder på att elektrifiering av vägtrafiken också är den mest kostnadseffektiva lösningen att samtidigt minska utsläppen av växthusgaser och lösa problemen med luftföroreningar och buller. Regeringen och Vänsterpartiet har 2016 infört premier för inköp av elbussar och genom stadsmiljöavtalet finns numera möjligheter att söka stöd för eldrift av kollektivtrafik. Därutöver pågår i Sverige för närvarande ett par elvägsprojekt som bl.a. genomförs med statligt stöd. Utbyggnaden av laddinfrastruktur för elbilar har ökat kraftigt genom införande av Klimatklivet, vilket infördes av regeringen och Vänsterpartiet och som ger statligt stöd för dessa investeringar i kommunerna.

5.1 Tempot i elektrifieringen saknar samlad strategi

Elvägar är ett sätt att ordna försörjning genom att befintlig väginfrastruktur anpassas för att kunna förse fordonen med el under drift. Trafikverket driver, med stöd av Vinnova och Energimyndigheten, en innovationsupphandling av tekniker för elvägar. Två olika projekt demonstreras för närvarande. I Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017) som tagits fram av berörda myndigheter framgår dock att regeringen behöver tydliggöra Trafikverkets uppdrag för att bistå fortsatt utveckling. För detta krävs framtagande av standarder för elvägar och översyn av regelverk för att undanröja hinder.

Även Fordonskomponentgruppen och forskningsinstitutet RISE Viktoria har (artikel 6/9 2017 Motor-magasinet) pekat på behovet av att offentlig sektor aktivt medverkar för

framtagande av policys och regelverk kring autonom körning och uppkopplade fordon. Om Sverige ligger i framkant kring dessa frågor är deras bedömning att vi kan vara världsledande på elvägar.

I rapporten *How to electrify half of new car sales by 2030* (2017 Berggren, Kågeson) redogörs för förutsättningar för hur vägtrafiken snabbt kan elektrifieras inom EU. Rapporten pekar på att det är möjligt att till 2030 uppnå en situation där varannan bil som säljs är elektrifierad. För att nå dit måste en rad utmaningar lösas både nationellt och inom EU. I rapporten pekas ett antal kärnområden ut som är avgörande för att lyckas. Hit hör produktion av batterier och bilar, tillgång till kritiska mineraler, laddinfrastruktur, produktion och distribution av el samt utformande av policys och regelverk.

Regeringen antog 2016 ett handlingsprogram för infrastrukturen för alternativa drivmedel i enlighet med EU-direktiv. Handlingsprogrammet omfattar även el och utbyggnad av den tillhörande infrastrukturen. Vänsterpartiet anser dock att handlingsprogrammet i princip bara är en redogörelse för befintliga mål och styrmedel på området och inte en färdplan med nödvändiga strategiska åtgärder och målsättningar för att nå en fossilfri fordonstrafik.

För att snabbt kunna åstadkomma en elektrifiering inom vägtrafiken tyder det ovannämnda enligt vår uppfattning på att en tydlig nationell strategi, inkluderande påverkansarbete inom EU, behöver utarbetas. Då utmaningarna är mångfasetterade och kräver helhetslösningar bör utarbetandet av en strategi omfatta en rad myndigheter som t.ex. Energimyndigheten, Trafikverket, Trafikanalys och Naturvårdsverket.

Regeringen bör ge lämpliga myndigheter i uppdrag att utarbeta förslag på strategi för att öka elektrifieringen inom transportsektorn. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.2 Minska miljöpåverkan från elbatterier

IVL Svenska Miljöinstitutet har på uppdrag av Energimyndigheten och Trafikverket genom litteraturstudier undersökt energiåtgång och utsläpp av växthusgaser vid tillverkning av batterier till elbilar. Utsläppen per kWh batteri var i genomsnitt 150–200 kg koldioxid och utsläppen tycks öka linjärt med batteriets storlek. I stor skala saknas också återvinningssystem. Studien konstaterar att det är stora skillnader i utsläpp men att det finns goda möjligheter att minska miljöpåverkan. Vid tillverkning kan mer grön el användas och material skulle kunna återvinnas effektivt. Detta är av stor betydelse då elbilar har stora miljöfördelar och har stor potential. IVL Svenska Miljöinstitutet konstaterar att det behövs ekonomiska styrmedel som gör det lönsamt att använda återvunna material och att de svenska skatterna på fordon och bilförmåner också behöver ta hänsyn till utsläppen i tillverkningsstadiet.

Då elbilar har stora miljöfördelar och hög kapacitet att minska trafikens klimatpåverkan anser Vänsterpartiet att det är av stor vikt att vidta åtgärder tidigt för att förhindra att en del av miljövinsten äts upp av batteritillverkning och bristande återvinning.

Regeringen bör återkomma med förslag på styrmedel som ger ökat incitament för att återvinna elbatterier från elbilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder och styrmedel som gynnar elbilar med lägre miljö- och klimatpåverkan i tillverkningskedet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Stimulera användning av hållbara biodrivmedel

Andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn i Sverige uppgick 2015 till knappt 15 procent. Det är internationellt sett en hög andel men Sverige har goda förutsättningar att öka den andelen, inte minst genom införande av reduktionsplikt och bonus–malus. Vänsterpartiet verkar för att framtidens vägtransporter ska gå på el men anser att även biodrivmedel kommer att vara en nödvändig komponent för att nå mål om fossilfria resor och transporter. Men för att göra biodrivmedel tillgängligt för så stora delar av landet som möjligt, och effektivt och strategiskt, krävs ett nationellt samordningsansvar. På samma sätt som Energimyndigheten i dag har det nationella samordningsansvaret för laddinfrastruktur bör de även ansvara för samordningen när det gäller infrastruktur för förnybara drivmedel. Vänsterpartiet välkomnar därför att regeringen i budgetpropositionen för 2018 gett Energimyndigheten ett sådant uppdrag. En sådan åtgärd bör rimligen även stärka möjligheten för medborgare utanför storstäderna att få tillgång till tankstationer för dessa drivmedel.

6.1 Utred stöd för konvertering

Det är i dag möjligt att konvertera bilar som drivs med fossila bränslen till biodrivmedel. Genom att införa styrmedel som stimulerar och underlättar bilbränslekonvertering av bilar som drivs med fossila drivmedel till förnybar drift som t.ex. biogas, eller till el- och elhybridrift, kan betydande klimatvinster uppnås. För många bilägare bedöms kostnaden för exempelvis en ny biogasbil för stor men genom att införa åtgärder som stimulerar konvertering av befintlig bil till biogasdrift skulle fler bilägare kunna köra bilar som drivs förnybart. Regeringen bör utreda åtgärder som förenklar och stimulerar konvertering av bilar från fossildrift till biodrivmedel eller till el- och elhybridteknik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.2 Nationell biogasstrategi

Biogas är ett helt förnybart bränsle som framställs av biomassa. Biogas kan användas till produktion av värme och el eller som drivmedel i fordon. Inom industrin kan den även användas som råvara eller energikälla.

En betydande del av vårt matavfall återvinns biologiskt för att cirkulera näringsämnen i samhället och därmed sluta kretsloppet. Den vanligaste metoden att behandla matavfall är genom rötning då biogas bildas, vilket sedan kan användas som t.ex. fordonsbränsle. För att effektivt öka produktion och efterfrågan på den klimatneutrala biogasen behövs långsiktiga spelregler för berörda aktörer i Sverige. Det stärker vår nationella strävan efter cirkulär ekonomi och fossilfri transportsektor. I dag saknas dock en samlad nationell strategi för hur detta ska genomföras effektivt med lämpliga åtgärder. Strategin bör även innehålla förslag på åtgärder för att möta den

ökade importen av biogas genom åtgärder som skapar långsiktigt hållbara konkurrensvillkor.

Regeringen bör återkomma med förslag på nationell biogasstrategi för att stimulera produktion och konsumtion av biogas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6.3 Stärk sociala hållbarhetskrav på drivmedel

Sedan hållbarhetskriterierna för biodrivmedel började tillämpas i Sverige har drivmedelsbolagen infört system som gör att biodrivmedel kan spåras till sitt ursprung, deras klimatpåverkan kan bedömas och det kan säkerställas att viss hänsyn till naturskydd respekteras. Dessa kriterier finns i hållbarhetslagen, som i sin tur har sitt ursprung i förnybartdirektivet.

I bränslekvalitetsdirektivet finns i dag vissa krav gällande social hållbarhet men dessa är begränsade i sin omfattning. Vänsterpartiet anser att all produktion av drivmedel, såväl förnybara som fossila, bör ske under förhållanden där arbetsvillkoren är goda och uppfyller ILO:s konventioner samt att livsvillkoren förbättras för lokalbefolkningen genom produktionen. I Vänsterpartiets motion Afrika söder om Sahara (V232) redogör vi för de stora negativa konsekvenser oljeutvinningen får för befolkningen och vilka åtgärder som behöver vidtas för att stärka mänskliga rättigheter. Produktion av drivmedel bör inte heller försämra tillgång på livsmedel till överkomligt pris och markrättigheter ska respekteras. Regeringen bör verka för att EU:s sociala hållbarhetskrav stärks för både fossila och alternativa drivmedel. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Öka bildelningen

En bil används i genomsnitt en timme om dygnet, resten av tiden står den oanvänd. Förutom att detta innebär en stor kostnad för hushållet räknat på nyttjad tid innebär det ett ineffektivt nyttjande av resurser och att bilen tar onödigt stor del av vårt gemensamma utrymme i städerna genom den stora mängden parkeringsplatser.

Om fler i stället får tillgång till bil utan att äga den genom att gå med i en bilpool finns vinster för både individen och klimatet. Erfarenheten är att den som inte äger egen bil oftare åker kollektivt, går eller cyklar. Enligt uppgifter från trafikkonsulten Trivector ersätter varje bilpoolsbil fem privatägda fordon.

Sverige har i dag ungefär 70 000 bilpoolsmedlemmar. Det finns därmed en stor potential att öka antalet och därmed även minska behovet av parkeringsplatser och stärka framkomligheten för mer hållbara transporter i våra städer. En sådan utveckling skulle också vara i enlighet med målsättningen att bilismen ska minska som de flesta av våra kommuner i dag har. Enligt Trivector har 7 av 10 kommuner uttalat mål om att minska biltrafiken.

Det finns dock en rad hinder för att bilpoolerna ska växa. Ett flertal instanser och utredningar har också lämnat förslag på åtgärder för att främja bilpooler. I betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:229) föreslås att det införs tydliga definitioner om vad som är allmänt tillgängliga bilpoolsfordon. Detta behövs för att staten ska kunna stimulera utvecklingen av

bilpooler genom anpassad lagstiftning. I dag är det i lagstiftningen ett problem att bilpoolsfordon inte kan urskiljas från andra slutna former av bildelning, traditionell biluthyrning och leasing. Det behövs därför lagstadgade kriterier som pekar ut den biluthyrningsverksamhet som karakteriserar allmänt tillgängliga bilpooler.

Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl att skyndsamt åtgärda denna brist.

Regeringen bör ges i uppdrag att tillse att lagstadgade kriterier utformas för vad som avses med allmänt tillgängliga bilpoolsfordon. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Både Naturvårdsverket och utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) har tidigare föreslagit att kommuner ska ges rätten att upplåta allmän gatumark som parkeringsyta för bilpoolsbilar. Även betänkandet Från värdekedja till värdecykel – så får Sverige en mer cirkulär ekonomi (SOU 2017:229) föreslår att kommunerna ska få denna rätt. Vänsterpartiet stöder ett sådant förslag och anser att kommunerna även bör ges rätt att reservera gatuparkeringsplatser för bilpoolsparkering samt att dessa möjligheter även ska ges för elfordon.

Regeringen bör återkomma med förslag på lagändring samt förordning som tillåter kommuner att upplåta samt reservera parkering för bilpoolsfordon och elfordon. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Utred bonus–malus för tunga fordon

Regeringen och Vänsterpartiet har i budgetpropositionen för 2018 föreslagit att ett bonus–malus-system införs där miljöanpassade personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar premieras vid inköpstillfället genom en bonus, medan bilar med höga utsläpp av koldioxid får högre fordonsskatt, från den 1 juli 2018. Vänsterpartiet har under lång tid arbetat för att införa bonus–malus-system för lätta fordon och vi är därför mycket nöjda med att detta inom kort kan genomföras.

I april 2017 presenterade Energimyndigheten en strategisk plan för omställning till en fossilfri transportsektor. Flera andra myndigheter har ingått i arbetet, bl.a. Naturvårdsverket, Trafikverket och Trafikanalys. I den strategiska planen föreslår myndigheterna att det även för tunga fordon bör utredas ett bonus–malus-system snarast så att det kan finnas på plats när koldioxidvärden finns tillgängliga för nya tunga lastbilar under 2019. De anser att systemet därefter bör utvecklas successivt, när data för fler typer av tunga fordon blir tillgängliga efter hand. Många åkerier som väljer ren teknik i sina nya lastbilar upplever i dag att det inte finns några morötter, det är därför viktigt att uppmuntra omställning så att det kan ske skyndsamt i hela lastbilsflottan. Vänsterpartiet delar uppfattningen att det är av intresse att utreda förutsättningarna för att ett kostnadsneutralt bonus–malus även införs för nya tunga lastbilar.

Regeringen bör tillse att ett bonus–malus-system utreds för tunga lastbilar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Emma Wallrup (V)

Stig Henriksson (V)

Amineh Kakabaveh (V)

Yasmine Posio Nilsson (V)

Jens Holm (V)

Birger Lahti (V)

Håkan Svenneling (V)